

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 076/2022
Data: 17/06/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
VIAGEM A ROTERDÃ AJUDA A TRAZER LIÇÕES PARA RESULTADOS POSITIVOS NO PORTO DE SANTOS	3
EMPRESÁRIOS DA COMITIVA DO PORTO DE SANTOS TÊM EXPERIÊNCIAS PRÁTICAS DE SUCESSO EM ROTERDÃ	4
COMITIVA DO PORTO DE SANTOS CONHECE MODELO DE GESTÃO QUE FAZ SUCESSO NA HOLANDA	5
DIOGO PILONI VAI ATUAR EM COMPANHIA GLOBAL DA ÁREA DE CONTÊINERES.....	6
MESMO COM AUTORIZAÇÃO PARA CONCURSO PÚBLICO, AUDITORES MANTÊM OPERAÇÃO PADRÃO NO PORTO DE SANTOS	7
PORTAL PORTO GENTE	8
PREFEITO DE SANTOS FICA LONGE DA REALIDADE DO PORTO DA CIDADE.....	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL - UM NOVO AEROPORTO PARA LISBOA	10
NACIONAL - HUB – CURTAS	11
REUNIÃO 1	11
REUNIÃO 2	11
MUNICIPALIZAÇÃO 1	11
MUNICIPALIZAÇÃO 2	11
NACIONAL - PILONI VAI TRABALHAR EM GRUPO INTERNACIONAL DE TERMINAIS PORTUÁRIOS	11
NACIONAL - MT: DEMORA NA RELICITAÇÃO DA BR-163 PREOCUPA LIDERANÇAS.....	13
NORDESTE - CS INFRA INICIA OPERAÇÃO EM TERMINAIS DO PORTO DE ARATU-CANDEIAS	15
SUL - NAVEGANTES OFERECE CAPACITAÇÃO NA ÁREA DE TI PARA ESTUDANTES	16
PORTUGAL - MINISTRO DAS INFRAESTRUTURAS DEFENDE CONSTRUÇÃO DE NOVO AEROPORTO	17
PORTUGAL - PORTUGAL TEM PAPEL IMPORTANTE NO SUPORTE LOGÍSTICO À EUROPA, DIZ CHEFE DA ARMADA	18
JORNAL O GLOBO – RJ	19
MENDONÇA, DO STF, COBRA EXPLICAÇÕES DA PETROBRAS SOBRE REAJUSTE NO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS.....	19
PETROBRAS ANUNCIA NOVO AUMENTO NO PREÇO DE 5,18% NA GASOLINA E DE 14,25% NO DIESEL	21
BOLSONARO DIZ QUE PETROBRAS 'PODE MERGULHAR O BRASIL NUM CAOS' COM REAJUSTE.....	22
PACHECO FALA EM 'DIVIDIR LUCROS' DA PETROBRAS APÓS REAJUSTE DE COMBUSTÍVEIS.....	23
PETROBRAS: CONSELHEIRO PROPÕE CONGELAR PREÇO POR 45 DIAS E CRIAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO	24
DECISÃO DE MINISTRO DO STF OBRIGA, NA PRÁTICA, ESTADOS A REDUZIREM ICMS DOS COMBUSTÍVEIS	25
LIRA COBRA RENÚNCIA DE PRESIDENTE DA PETROBRAS E DEFENDE QUE A TAXAÇÃO DO LUCRO DA EMPRESA SEJA DOBRADA	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	28
INFLAÇÃO NA ZONA DO EURO BATE RECORDE E ATINGE 8,1% EM 12 MESES EM MAIO	28
CONSELHEIRO PROPÕE QUE PETROBRAS CONGELE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS POR 45 DIAS.....	28
REAJUSTE DE COMBUSTÍVEIS PROVOCA OFENSIVA DE GOVERNO, CONGRESSO E STF CONTRA PETROBRAS; ENTENDA.....	29
VEJA CADA UMA DAS FRENTE DE OFENSIVA CONTRA A PETROBRAS:.....	30
ELETOBRAS: GOVERNO CEDEU A LOBBIES QUE VÃO ABSORVER BOA PARTE DOS RECURSOS DA DESESTATIZAÇÃO	31
PETROBRAS: MINISTRO DA CASA CIVIL CRITICA ESTATAL POR REAJUSTES E DIZ QUE É PRECISO DAR UM 'BASTA'	32
VALOR ECONÔMICO (SP)	33
CHINA LANÇA PRIMEIRO PORTA-AVIÕES DESENVOLVIDO E PRODUZIDO NO PAÍS	33
RÚSSIA REDUZ ENVIO DE GÁS NATURAL PARA ITÁLIA E FRANÇA	34
TCP PLANEJA INVESTIR R\$ 370 MILHÕES ATÉ 2023	35
2W ENERGIA FATURA R\$ 1 BI COM PEQUENOS CLIENTES	36
REPENSANDO AS CADEIAS DE SUPRIMENTO.....	38
PORTAL PORTOS E NAVIOS	40
CAEM EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA CHINA, MAS BALANÇA COMERCIAL SEGUE COM SUPERÁVIT	40
TRANSPORTE MARÍTIMO DO BRASIL AMARGA 104º LUGAR ENTRE 144 PAÍSES	41
LOCKDOWN NA CHINA NÃO AFETARAM VOLUMES PORTUÁRIOS DOS EUA, DIZ RELATÓRIO	44
WILSON SONS REGISTRA CRESCIMENTO NAS EXPORTAÇÕES DE VINHOS E SUCOS PELO TECON RIO GRANDE.....	45
OPINIÃO - O DESAFIO DA SUSTENTABILIDADE NO TRANSPORTE MARÍTIMO E AS TENDÊNCIAS NA DIGITALIZAÇÃO	46
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	48
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	48

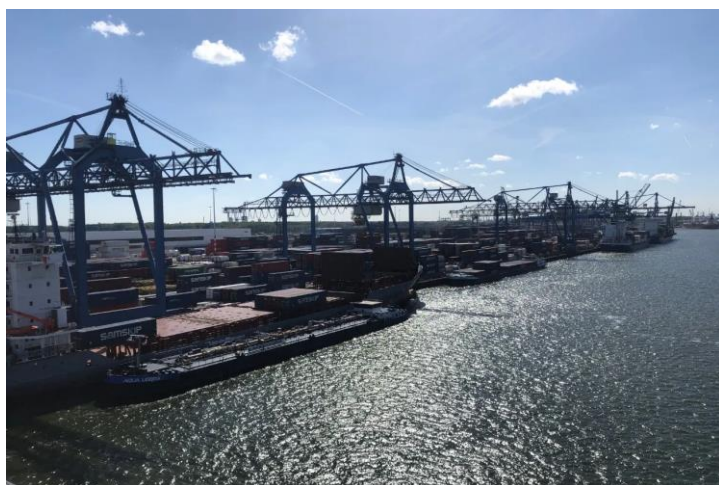


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

VIAGEM A ROTERDÃ AJUDA A TRAZER LIÇÕES PARA RESULTADOS POSITIVOS NO PORTO DE SANTOS

Nos últimos cinco dias a Comitativa Porto & Mar, do Grupo Tribuna, participou de intensa agenda na cidade holandesa

Por: *Maurício Martins*



Autoridades e empresários que viajaram por iniciativa do Grupo Tribuna afirmam que as lições são fundamentais para iniciar uma nova etapa no cais santista Foto: Maurício Martins/AT

A intensa agenda técnica na área portuária feita pela comitativa Porto & Mar, em Roterdã, na Holanda, durante esta semana, deve ajudar a trazer soluções para melhorar a eficiência do Porto de Santos. Autoridades e empresários que viajaram por iniciativa do Grupo Tribuna afirmam que as lições são fundamentais para iniciar uma nova etapa no cais santista.

“A delegação e a agenda foram muito técnicas e isso me chamou a atenção. Entendo que surpreendeu positivamente. Visitamos muitas empresas, tivemos muita informação e agora vamos ver o que conseguimos trazer para o Brasil”, diz o CEO da BTP, Ricardo Arten.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, afirma que a viagem foi uma oportunidade “espetacular, com uma agenda técnica riquíssima, de alta qualidade”.

“Tenho certeza que os integrantes da comitativa vão voltar com um nível de aprendizado muito maior para suas mesas de trabalho. O Porto de Santos é o mais importante do Brasil e o que atrai mais interesse dos investidores estrangeiros. Tratamos disso em Roterdã”.

Para o diretor da Secretaria Nacional de Portos, Otto Luiz Burlier, a viagem foi importante para conhecer as experiências locais. “Essa agenda foi muito completa e certamente vamos levar muito conhecimento”.

Potência

A Holanda tem aproximadamente 17 milhões de habitantes e um Produto Interno Bruto (PIB), que é a soma dos produtos e serviços produzidos no país, de quase US\$ 1 trilhão. Desse total, 15% são graças ao Porto de Roterdã. Uma potência que não para de crescer.

A máquina da economia holandesa está sempre em expansão. Quando não há mais espaço, novas áreas são aterradas no mar, como o Maasvlakte 2, uma área de expansão onde foi instalado um terminal totalmente automatizado operado pela APM Terminals.

A tecnologia vira eficiência. A preferência em Roterdã é por cargas em contêineres, inclusive granéis. Um modo mais limpo e rápido, mesmo que tenha custo superior ao dos navios

graneleiros. Só em 2021, foram movimentados 15,3 milhões de contêineres no porto holandês, 218% a mais do que no Porto de Santos.

“Tivemos muita oportunidade de ver em Roterdã, na prática, aquilo que conhecíamos a distância por meio da internet, da literatura. As visitas que fizemos nos permitiu conhecer o nível de tecnologia usado na Holanda. Eu levo muitas coisas boas para discutir no Brasil”, destaca o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo da Silva.

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, diz que a agenda foi muito bem feita na comitiva Porto & Mar. “Bem mesclada entre parte portuária e tecnológica, que eu particularmente presto atenção, até pelo DNA da minha associação”.



A comitiva Porto & Mar teve um painel em um dos mais importantes eventos portuários do mundo, o TOC Europe Foto: Maurício Martins/AT

Missão cumprida

A comitiva Porto & Mar teve um painel em um dos mais importantes eventos portuários do mundo, o TOC Europe, estreitou relações entre os participantes e cumpriu a sua principal missão: mostrar que o desenvolvimento do porto depende de cada um, seja do governo ou da iniciativa privada.

“A gente sai daqui com a sensação de dever cumprido. Tínhamos um desafio grande, com uma agenda técnica que pudesse fazer a diferença e conseguimos. É hora de iniciar experiências, levar as práticas que ainda não temos no Brasil”, frisa o diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono.

Apresentador do programa Porto 360°, da TV Tribuna, Maxwell Rodrigues, acredita que o balanço foi muito positivo. “Tivemos oportunidade de conhecer vários assuntos, principalmente do interesse do Porto de Santos, que é o maior da América Latina, e há pautas que precisam ser tratadas. Tem muita coisa vindo por aí, já estamos preparando uma nova agenda bem recheada”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/03/2022

EMPRESÁRIOS DA COMITIVA DO PORTO DE SANTOS TÊM EXPERIÊNCIAS PRÁTICAS DE SUCESSO EM ROTERDÃ

Evento promovido pelo Grupo Tribuna na Holanda permitiu uma série de novas atividades

Por: Maurício Martins

Após uma semana de intensa atividade no Porto de Roterdã, na Holanda, os integrantes da comitiva Porto & Mar 2022 trazem na bagagem a experiência de como conservar produtos frescos importados em grandes galpões refrigerados e agregar valor antes da saída do porto, além de contato com os mais modernos simuladores para trabalhadores e a promessa de uma escola de capacitação do nível de Roterdã ser implantada em Santos.

Enquanto a desestatização avança no Brasil, em Roterdã o exemplo foi de uma gestão empresarial no porto, mas comandada pelo poder público, tendo a prefeitura como maior acionista.



Em Roterdã o exemplo foi de uma gestão empresarial no porto, mas comandada pelo poder público, tendo a prefeitura como maior acionista Foto: Maurício Martins/AT

“O Grupo Tribuna marca um gol de placa, envolvendo todos com grande sinergia. É um grande aprendizado e todos conseguem entender e participar em conjunto para agilizar as soluções aos nossos problemas”, diz o presidente da Câmara de Santos, Adílson Júnior (PP).

Também foi possível conhecer como funciona a dragagem dos canais de

navegação dentro da própria draga. Um mundo de máquinas e equipamentos para que os navios tenham profundidade suficiente para acesso aos portos.

“Tivemos a oportunidade de mostrar a nossa atividade de dragagem e o investimento necessário em tecnologia para um bom serviço. Isso tira a imagem que alguns têm de que dragagem é algo ruim. A dragagem é solução”, explica Erick Aeck, diretor da Van Oord Brasil.

O gerente de operações do Ecoporto, Robson Luiz Bissani, elogiou a programação. “A agenda foi propositiva e aprendemos a cultura (portuária) deles. Acho que levamos uma boa bagagem para a casa, para implementar o que for possível dentro da nossa realidade”.

Para o empresário Eduardo Freire, sócio do Grupo Yamam, a viagem foi além das expectativas. “Eu, que trabalho prestando serviço para o setor portuário, achei muito produtiva. Foi um ganho de conhecimento muito bom”.

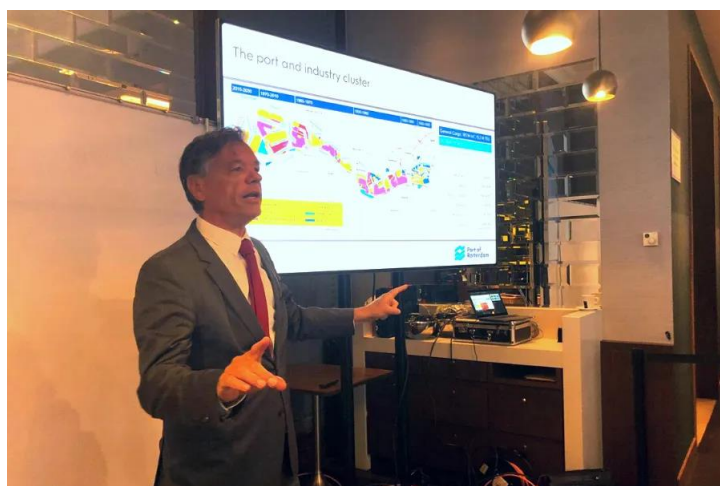
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/03/2022

COMITIVA DO PORTO DE SANTOS CONHECE MODELO DE GESTÃO QUE FAZ SUCESSO NA HOLANDA

Autoridade Portuária em Roterdã é administrada como empresa, sem interferência política

Por: Maurício Martins



Os detalhes da gestão foram divulgados pelo diretor internacional do Porto de Roterdã, Rene van der Plas Foto: Maurício Martins

A Autoridade Portuária de Roterdã foi criada em 1932 pela Prefeitura, que é o órgão público holandês responsável pelo Porto. Em 2004, ela foi transformada em uma empresa pública de capital fechado, com 70% das ações pertencendo ao município e o restante ao governo federal. Porém, ela é administrada como empresa, de forma profissional e sem interferência política.

Os detalhes de gestão e eficiência foram apresentados pelo diretor internacional do Porto de Roterdã, Rene van der Plas, nesta quarta-feira (15), para a comitiva Porto & Mar 2022, do Grupo Tribuna.

“O Porto de Roterdã é público, mas a gestão é toda profissional. Os acionistas majoritários, do governo, não impõem os gestores. São pessoas de mercado com toda a liberdade para fazer gestão de contratos, arrendamentos, precificação. Coisa que é muito difícil aplicar no Brasil por causa das amarras da legislação”, diz Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e que já presidiu a Autoridade Portuária de Santos.

Jesuado da Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), lembra que a empresa criada para a gestão em Roterdã tem total liberdade. “O governo só entra para a definição de políticas gerais. É diferente do que temos no Brasil, porque as empresas estatais que atuam no porto são todas do Governo Federal ou delegadas ao Governo Estadual. Mas acho que um modelo parecido poderia ser aplicado perfeitamente em Santos”.

Para o chefe da assessoria de Relações Internacionais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alexandre Dalfior de Figueiredo, a apresentação de van der Plas foi produtiva. “Ele nos trouxe várias ideias que vão servir para refletirmos um pouco mais sobre nossa modelagem”.



A construção de túneis submersos teve início em Roterdã em 1942 Foto: Maurício Martins

Túnel submerso

O grupo também teve uma aula sobre a experiência de Roterdã na construção de túneis submersos: já são três, e o primeiro é de 1942. A comitiva visitou a mais recente obra de ligação seca, a quarta da cidade e a mesma planejada para ser feita entre as cidades de Santos e Guarujá.

“As pessoas criam uma mística de que (o túnel) é algo impossível de ser feito. Obviamente que aqui o recurso é muito fácil de ser adquirido, porque o governo federal apoia de forma significativa. É uma facilidade maior do que temos. Precisamos buscar recursos, por isso não sai do papel”, diz o secretário de Governo de Santos, Flávio Jordão.

Para o presidente da Câmara de Santos, Adilson Júnior (PP), os holandeses são exemplo de planejamento a longo prazo. “Eles planejam e executam antes de o problema acontecer. A gente ainda está correndo atrás dessa problemática. Eles já definiram o modelo, não ficam discutindo qual seria melhor”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 17/03/2022

DIOGO PILONI VAI ATUAR EM COMPANHIA GLOBAL DA ÁREA DE CONTÊINERES

Após deixar o Governo Federal, ex-secretário nacional de Portos será consultor do Grupo TiL
Por: Sandro Thadeu

O ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários Diogo Piloni já está diante de um novo desafio profissional. A Tribuna apurou que ele trabalhará como consultor na Terminal Investment Limited (TiL), empresa da Suíça que administra terminais de contêineres em todo o mundo.

Ele terá uma atuação focada nas operações do grupo nos portos de Portugal, na Europa, e de outros quatro países da América Latina: Argentina, Chile, Peru e Panamá.



Em maio, Piloni deixou o cargo no Governo Federal
Foto: Matheus Tagé/AT

Piloni será responsável em avaliar os marcos regulatórios locais, as expansões e novas oportunidades de negócios para essa companhia global, que tem sede em Genebra (Suíça).

Com trajetória na carreira pública ao longo de diferentes governos, Piloni, que é servidor de carreira do Ministério da Economia, se licenciou e teve aval da Comissão de Ética da Presidência da República para atuar junto

ao mercado internacional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/03/2022

MESMO COM AUTORIZAÇÃO PARA CONCURSO PÚBLICO, AUDITORES MANTÊM OPERAÇÃO PADRÃO NO PORTO DE SANTOS

Segundo a categoria, as 230 vagas destinadas ao cargo não seriam suficientes para suprir a demanda

Por: Ágata Luz



A mobilização vem atrasando a liberação de cargas no Porto de Santos
Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

Nem mesmo a autorização do Governo Federal para um concurso público com quase 700 vagas destinadas à Receita Federal anima os auditores fiscais do órgão, que não veem perspectiva de fim à operação padrão da categoria, deflagrada em dezembro do ano passado. A mobilização vem atrasando a liberação de cargas no Porto de Santos e afetando a cadeia produtiva brasileira.

Apesar da abertura do concurso ser uma das reivindicações do movimento, as 230 vagas destinadas ao cargo não seriam suficientes para suprir a demanda e, por isso, o movimento continua. “Ajuda, mas não faz nem cócegas no que a gente precisa”, destacou o vice-presidente do Sindicato dos Auditores Fiscais da Receita Federal (Sindifisco) de Santos, Flávio Prado, em visita ao Grupo Tribuna, nesta terça-feira (14), com outros representantes da categoria.

De acordo com ele, o Brasil conta hoje com 7,5 mil auditores fiscais, o que representa um déficit de cerca 30% em relação ao número ideal, já que muitos se aposentaram e não foram substituídos. “Chegamos a ter quase 13 mil ativos”. Flávio ainda enfatiza que na Baixada Santista e no Vale do Ribeira atuam somente 130 profissionais. “No País, deveriam ser 230 vagas todo ano para repor os que saíram com a aposentadoria”.

Consequências

Devido à mobilização dos auditores, a liberação de mercadorias no Porto de Santos sofre grandes atrasos. Antes liberadas em dois dias, atualmente as cargas de exportação demoram 35 dias. Já o processo de importação, que antes acontecia em três dias, atualmente leva 22 dias.

“A operação padrão acaba afetando um pouco de cada indústria”, ressaltou Flávio, admitindo que a mobilização que represa as cargas influencia, inclusive, na inflação, como no setor automotivo. “O importador acaba tendo aumento de preço porque precisa pagar armazenamento por mais tempo ou tentar comprar por outro fornecedor, mais caro. E ele repassa isso para o consumidor”.



Vice-presidente do Sindifisco de Santos, Flávio Prado, visitou o Grupo Tribuna com outros representantes da categoria. Foto: Alexander Ferraz/AT

Reivindicações

Além da abertura de concurso, a principal reivindicação dos auditores é o cumprimento de um acordo firmado com o Governo Federal em 2016, que regulamenta a Lei Federal 13.464/17, que prevê o pagamento de um bônus variável à categoria. Eles ainda lutam pela recomposição do orçamento da Receita Federal (que equivale a R\$ 1,2

bilhão). Os temas, porém, não são respondidos pelo Governo Federal, segundo a categoria.

De acordo com o diretor de Assuntos Parlamentares do Sindifisco, Rubens José Ribeiro dos Santos, a minuta do decreto que regulamenta a lei já está na Casa Civil. “Mas não sabemos o motivo de não ter saído”, enfatiza.

Flávio, por sua vez, diz que a operação continuará até que as reivindicações sejam ao menos respondidas. “O ponto principal da operação é o cumprimento dessa lei que já vem há quase seis anos sendo descumprida”.

Preocupação

Além dos motivos que levaram a categoria à operação padrão, outro problema no horizonte dos auditores fiscais é o Projeto de Lei Complementar (PLP) 17/2022. Flávio diz que a ideia é que o PLP garanta os direitos dos contribuintes em geral, mas vai além - e tem apoio de boa parte do Congresso Nacional.

“Ele impede que a Receita Federal analise a movimentação financeira dos contribuintes. O projeto de lei luta para que seja necessária autorização judicial, tornando o processo mais moroso. Se a gente ficar impedido de fiscalizar, a tendência é de um ambiente de concorrência desleal cada vez mais forte. Ainda não faz parte da pauta da mobilização, mas preocupa bastante”.

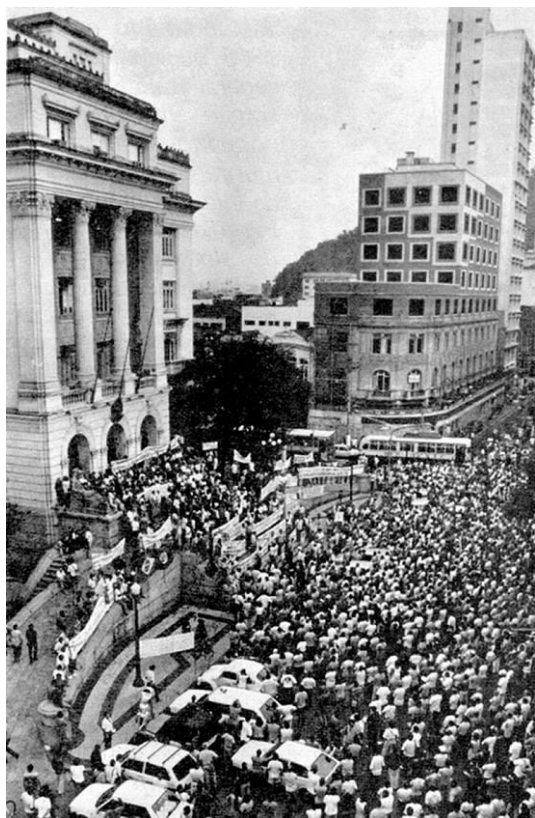
*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 17/03/2022*



O porto não pode sobrepor a dimensão humana da cidade portuária.

É meia verdade a frase, “Santos é ignorada na privatização do porto”, dita por seu prefeito, Rogério Santos (PSDB), na entrevista ao jornal Folha de São Paulo, desta segunda-feira, 13. E alega que as cidades da região – o porto margeia três cidades – têm sido ignoradas no processo de privatização. Dito de outra forma, esses prefeitos não se relacionam adequadamente com o porto, que sustenta os seus municípios e causa problemas que

devem ser evitados. Ou seja, há uma miopia portuária nessas gestões.



Movimento e trabalhadores do porto na escadaria da Prefeitura de Santos (1963). Crédito: Novo Milênio: Histórias e Lendas de Santos.

Leia também

*** STS10 vai potencializar o Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114883-sts10-vai-potencializar-o-porto-de-santos>

Relação porto-cidade é uma pauta definitiva nos principais fóruns portuários mundiais. O conceito de atitude ESG – iniciais inglesas representando Ambiente, Social e Governança, em português -, surgiu na Organização das Nações Unidas – ONU e norteia com eficácia as boas práticas no relacionamento do porto com os municípios que ele impacta. No caso de Santos, o quadro da prefeitura tem técnicos competentes de excelente qualidade nessa área, entretanto, nem sempre considerados nas decisões políticas.

Movimento de trabalhadores portuários (1990). Crédito: Novo Milênio: Histórias e Lendas de Santos.

Leia também

*** Porto e Prefeitura de Santos destacam**

necessidade do avanço de uma agenda para a relação Porto-Cidade

<https://portogente.com.br/cais-das-letras/113803-porto-e-prefeitura-de-santos-destacam-necessidade-do-avanco-de-uma-agenda-para-a-relacao-porto-cidade>

A prova cabal e atual dessa realidade, para citar um caso, está na reconstrução da ponte sobre o rio Casqueiro, sem estabelecer altura (calado aéreo) para o trânsito de contêineres em barcaças. Assim, poder estender o porto por hidrovias. A razão é que, sem levar em conta a logística portuária, o foco está na obra utilizada como contrapartida para justificar a renovação, festivamente apoiada por deputados da região, do aditamento prorrogando o contrato de concessão do sistema Anchieta-Imigrantes, até 2033. Com acordo da prefeitura de Santos.

Leia também

*** ESG na construção da rede hidroviária do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114863-esg-na-construcao-da-rede-hidroviaria-do-porto-de-santos>

Qual a posição do prefeito Rogério Santos sobre a instalação do navio-tanque em área da cidade de Santos, como armazém de gás com potencial de 55 bombas de Hiroshima? O poder municipal não pode e não deve ser tomado por agente lobista, por causa de posições político-administrativas que desatendam os interesses comunitários. Por isso, como boa governança, o fundeio do navio que armazena gás, do grupo Cosan e que causa riscos sociais e ambientais, deve ser debatido pela população ameaçada.

Leia também

*** Navio-bomba: potencial equivalente a 55 bombas de Hiroshima no Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114017-navio-bomba-potencial-equivalente-a-55-bombas-de-hiroshima-no-porto-de-santos>

Se os municípios que margeiam o Porto de Santos não conseguem participar do debate da sua privatização, precisam aprender com o município de Itajaí (SC), como se administra uma cidade portuária. Portogente tem abordado essa questão em webinars, no seu jornalismo e nas redes sociais. A manifestação do prefeito de Santos, ao jornal Folha, peca por desinformada e por visões distorcidas nas suas conclusões. Sem um projeto conceitual, abrangente e com realidade, chega atrasado sem a lição feita.

Leia também

*** Potencializar o Porto de Santos como nó de rede logística global**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114850-potencializar-o-porto-de-santos-como-no-de-rede-logistica-global>

De fato, é preocupante o processo de desestatização. Mesmo assim, as cidades que margeiam o Porto de Santos não constroem discursos à altura do desafio de implantar um porto do futuro e cidades portuárias para pessoas. Decerto, o comércio e o turismo marítimos internacionais, do novo padrão de porto tecnológico e sustentável, pedem passagem. E o debate continua.

Leia também

*** Região Metropolitana do Porto de Santos exige túnel submerso**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114585-regiao-metropolitana-do-porto-de-santos-exige-tunel-submerso>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/03/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - UM NOVO AEROPORTO PARA LISBOA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O caos da última segunda-feira, quando o Aeroporto Humberto Delgado, de Lisboa, recebeu cerca de 50 mil passageiros e registrou lotações e longas filas, acionou o alerta. E logo depois, o próprio ministro das Infraestruturas e da Habitação do país confirmou o problema: Portugal precisa de um novo aeroporto para atender sua capital.

Segundo as autoridades do país, o Humberto Delgado não conta com a infraestrutura necessária para responder à atual demanda, especialmente com a recuperação do turismo e as medidas mais flexíveis contra a covid-19. Problemas de circulação já são percebidos desde o mês passado e o cenário verificado no pré-pandemia, de voos sendo recusados devido à falta de capacidade para recebê-los, pode voltar a se repetir no próximo ano.



Daí a necessidade de um novo aeroporto na região da Grande Lisboa. Tal proposta vem sendo debatida há anos, mas sem sucesso. A opção com melhores chances de progredir é ter a nova instalação nas cidades de Monjo ou Alcochete, no outro lado do Rio Tejo e a cerca de 30 e 40 quilômetros, respectivamente, do centro de Lisboa. Mas o projeto, que deve levar cinco anos para ser concluído, não avança.

Os obstáculos estão, principalmente, na classe política - no país, grandes obras de infraestrutura devem ter o apoio de dois terços do Parlamento -, nas administrações municipais (das cidades que podem vir a receber o empreendimento) e nos órgãos ambientais. Então este é o momento de o Governo buscar reunir esses setores, esclarecer dúvidas e lutar por sua implantação.

Afinal, está se falando de um avo estratégico para uma das principais indústrias de Portugal, a do turismo. E como desenvolvê-la e vê-la prosperar se a primeira impressão dada ao turista é a falta de infraestrutura para recebê-lo. Mais do que um novo aeroporto, está se debatendo uma ferramenta essencial para o crescimento da economia da nação. O momento, portanto, é de união, de esclarecimentos e de integração de autoridades e setor privado em defesa do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/03/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

REUNIÃO 1

Representantes do Portocel, o terminal portuário de celulose da Suzano e da Cenibra no Porto de Barra do Riacho (ES), e da Quadra Capital, gestora de investimentos que é a nova controladora da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa, a autoridade portuária de Vitória e Barra do Riacho), vão se reunir ainda neste mês. Em pauta, os planos dos novos administradores da Codesa para o Porto de Barra do Riacho, inclusive que tipo de instalação deve ser implantada nas áreas do complexo marítimo.

REUNIÃO 2

Uma das preocupações dos executivos do Portocel é qual carga deve ser operada nas áreas vizinhas. A celulose é um produto “limpo”, “branco”, e uma mercadoria que emita material particulado pode acabar por sujá-la.

MUNICIPALIZAÇÃO 1

O Porto de Itajaí (SC) comemorou ontem 27 anos de sua municipalização. A data foi aproveitada pela Prefeitura, que administra o complexo marítimo, para destacar os avanços obtidos nessa gestão. Entre as ações citadas, estão os recordes operacionais do ano passado (1,6 milhão de contêineres movimentados, uma alta de 16%, e 18 milhões de toneladas, 21% a mais do que em 2020), os preparativos para a segunda etapa da ampliação da bacia de evolução (orçada em R\$ 220 milhões e que permitirá a escala de navios de 336 a 400 metros de comprimento operando a plena carga) e o início de seu plano de expansão, que prevê ampliar a área do porto dos atuais 180 mil para 308 mil metros quadrados.

MUNICIPALIZAÇÃO 2

A Prefeitura de Itajaí é contra a proposta do Governo Federal de desestatizar a administração portuária, repassando-a para o setor privado. Já o Governo do Estado apoia o projeto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/03/2022

NACIONAL - PILONI VAI TRABALHAR EM GRUPO INTERNACIONAL DE TERMINAIS PORTUÁRIOS

Ex-secretário nacional de Portos anuncia que será consultor da Terminal Investment Limited, do Grupo MSC

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



Diogo Piloni destacou que não irá atuar em projetos realizados no Brasil, apenas naqueles de outros países

O ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários Diogo Piloni anunciou na tarde desta quinta-feira, em uma de suas redes sociais, que passou a trabalhar como consultor internacional da Terminal Investment Limited, mas com atuação exclusiva em mercados fora do Brasil. O comunicado ocorreu cerca de três semanas após ter sido exonerado, a pedido, do cargo de secretário nacional, no Ministério da Infraestrutura. Nessa função, Piloni era a principal autoridade do País no setor portuário.

A Terminal Investment Limited ou TIL é uma das principais operadoras internacionais de terminais portuários. A empresa tem como principal acionista o Grupo MSC, da armadora Mediterranean Shipping Company, e conta com 29 instalações em 26 portos, no Brasil, no Panamá, em Portugal e em outros 18 países.

Ao anunciar sua nova atividade profissional, sua estreia no setor privado, Piloni destacou que essa atuação foi analisada e aprovada pela Comissão de Ética Pública da Presidência da República. Segundo fontes ligadas ao Ministério da Infraestrutura, o aval da comissão foi emitido no último dia 31 de maio. Depois, ele obteve a licença de seu cargo no Governo Federal (ele é funcionário de carreira, tendo ingressado no setor público como analista de infraestrutura do Ministério da Economia). Logo em seguida, assinou seu contrato com a TIL,

passando a responder diretamente à sede da operadora, em Genebra.

Em seu comunicado na rede social, o ex-secretário de Portos informou que "a missão inclui análise do marco regulatório aplicável a concessões portuárias na América Latina e Portugal, avaliando os riscos nos atuais contratos de concessão e sugerindo estratégias de melhoria em futuras negociações ou renovações de contratos, bem como detectando novas oportunidades de investimento em terminais gerenciados pela TIL, especialmente em Sines – Portugal, Panama City – Panama, Callao – Peru, Valparaíso – Chile e Buenos Aires – Argentina".

Diogo Piloni ainda comentou, em sua postagem, que estava "muito entusiasmado por atuar junto a um grupo que tem um portfólio de investimentos de cerca de US\$ 3 Bilhões, apenas na América Latina (exceto Brasil) e em Portugal!"

Reação

A ida de Diogo Piloni para a TIL, mesmo que na condição de consultor e com uma atuação restrita a empreendimentos fora do Brasil, não surpreendeu o mercado. Já se sabia que a operadora era uma das empresas interessadas em sua contratação. O executivo começou a ser sondado quando sua decisão de deixar o cargo no Ministério da Infraestrutura, semanas antes de sua exoneração, começou a circular em Brasília e no setor portuário.

Além da TIL, manifestaram interesse em contratar Piloni grandes operadoras portuárias de graneis sólidos e de graneis líquidos.

Em entrevista exclusiva ao BE News no dia 24 de maio (horas após sua exoneração ter sido oficializada) e publicada no dia 25 (que pode ser acessada aqui), Piloni revelou que poderia passar a atuar na iniciativa privada, o que dependeria da avaliação da Comissão de Ética Pública do Governo Federal. O órgão iria analisar se haveria necessidade de um período de quarentena, antes de Piloni estar liberado para trabalhar no setor privado, especialmente em empresas do setor portuário e de transportes.

Como se verificou, a comissão liberou o executivo da quarentena. Essa medida é adotada principalmente para ocupantes de cargos de confiança (como o de secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários), quando deixam o Governo para assumir funções em entidades privadas que atuam no mesmo setor. O objetivo é evitar que informações privilegiadas obtidas durante o cargo público possam ser passadas diretamente para o segmento privado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/03/2022

NACIONAL - MT: DEMORA NA RELICITAÇÃO DA BR-163 PREOCUPA LIDERANÇAS

Dados produzidos pela Rota Oeste ao longo da concessão foram oferecidos para acelerar elaboração do novo edital

Por TALE'S SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O senador Fábio Garcia mostrou preocupação com o cronograma de relicitação da BR 163. «Se somente os estudos são de doze meses, imagina a preparação do edital e o processo de licitação»

Lideranças políticas do estado de Mato Grosso demonstraram preocupação com o cronograma de relicitação da rodovia BR-163/MT, trecho operado pela Concessionária Rota Oeste (CRO), do grupo Odebrecht – entre a divisa dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e o término no entroncamento com a MT220. As preocupações foram colocadas durante a audiência pública da Comissão

de Infraestrutura do Senado realizada terça-feira (14).

De acordo com os políticos presentes, a falta de manutenção e de duplicação tem afetado a economia, o transporte da produção e as condições para os caminhoneiros, mas também a vida da população, principalmente dos municípios de Várzea Grande, Jangada, Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Vera e Sinop.

O contrato de concessão do trecho foi iniciado em 2013 entre o governo e a CRO. No final de 2021, a concessionária entrou com o pedido de devolução amigável, o que levou à avaliação de licitar a concessão novamente — procedimento agora autorizado pelo Ministério da Infraestrutura.

O motivo para o pedido de devolução foi a constatação da empresa de que seria inviável realizar os investimentos previstos no contrato de concessão. A rodovia é conhecida por ser responsável pelo escoamento da maioria dos produtos de agronegócio do País. Ao todo, são 14 milhões de toneladas de produtos escoados pela rodovia.

Durante a audiência pública, o gerente de Estruturação de Projetos da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) San Ferri, afirmou que os estudos que embasarão a minuta de edital da nova concessão do trecho deverão ser entregues em um ano.



"Estamos finalizando o processo de licitação da empresa que prestará consultoria para EPL na elaboração de todos esses estudos. Já foi homologado o vencedor e a assinatura acontecerá entre essa e a próxima semana. A previsão para a conclusão dos estudos é de doze meses", disse.

O cronograma para elaboração dos estudos incomodou os políticos do estado presentes. A maioria falou sobre alto índice de acidentes com vítimas fatais na rodovia, enquanto a concessionária realiza a devolução amigável da concessão à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Pediram ainda uma solução imediata para a duplicação de trechos que ainda não foram atendidos pelo atual contrato de concessão.

Entre os que fizeram o apelo estava o autor do requerimento de audiência pública, senador Fábio Garcia (União-MT), dizendo que o trecho da BR-163 localizado no Meio Norte do estado é o principal corredor de escoamento da produção mato-grossense e boa parte dela ainda não foi duplicada. No entanto, ainda há a cobrança de pedágios nas vias.

"Se somente os estudos são de doze meses, imagina a preparação do edital e o processo de licitação! Para nós mato-grossenses, de fato, é inaceitável a situação em que se encontra a nossa BR-163, com a paralisação completa dos investimentos nesta rodovia, após concessionada, e também com a manutenção inadequada, ao nosso ver, da BR-163, em especial no trecho da Rota Oeste", disse.

Já o vice-governador Otaviano Pivetta (Republica-nos), que participou por videoconferência da audiência, criticou-o tempo de execução de serviços na BR-163. "Precisaríamos saber quem são as pessoas que vão morrer vítimas de descasos nos próximos dois ou três anos – é o tempo que vai demorar para a concessão ser retirada e o Governo Federal realizar nova licitação – para avisar essas pessoas que elas vão morrer?", disse.

Tarifas e novo encontro

A audiência contou com a presença do presidente da CRO, Júlio Perdigão, que falou sobre a manutenção da cobrança de tarifas. Segundo o empresário, o processo de devolução amigável determina que a empresa defina as prioridades de manutenção e que, por isso, pode continuar cobrando tarifas.

O presidente reforçou que até que a relicitação aconteça, dará prioridade à manutenção da pavimentação, oferta das condições de tráfego aos transportadores de carga pesada e a passagem verde para caminhoneiros.

"Temos um dinheiro arrecadado. É público o que eu estou falando. Primeira coisa, atender credor. Segunda coisa, pagar o custo operacional. Eu tenho 1.672 funcionários, eu preciso pagar esse custo. O que sobra? O que é prioritário dentro dessa sobra? Preciso dar trafegabilidade para o caminhoneiro. É ele que paga a conta. É o nosso cliente direto e que sofre. Eu preciso atender e o que ele quer? Pavimento e verde", argumentou.

Perdigão também disse que a CRO está disposta a liberar seus estudos feitos pela concessionária ao longo do período de concessão para adiantar o processo de relicitação da rodovia. "Estamos abertos e podemos disponibilizar todos os nossos estudos para EPL", comentou.

A liberação dos estudos por parte da Rota Oeste agradou o senador Fábio Garcia que pediu uma reunião entre EPL, CRO e prefeitos dos estados para acelerar a elaboração dos estudos para nova licitação.

"Como existe a disposição da Rota Oeste em ajudar oferecendo os estudos que ela já realizou para que possamos aproveitar, não vejo movo para não ser aproveitado. Então, gostaríamos de pedir à EPL que seja agendada uma reunião junto à Rota Oeste e prefeitos para que possamos

aproveitar ao máximo o que já foi feito e reduzir ao máximo desses estudos que empresa de planejamento deve fazer", falou.

O pedido foi prontamente atendido pelo representante da EPL e uma reunião deverá ser marcada na próxima semana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2022

NORDESTE - CS INFRA INICIA OPERAÇÃO EM TERMINAIS DO PORTO DE ARATU-CANDEIAS

Vencedora do leilão, empresa investirá R\$ 627 milhões em obras de melhorias e modernização
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



OS CONTRATOS DO ATU12 E ATU18, QUE JUNTOS SOMAM 200 MIL M2, TERÃO DURAÇÃO DE 25 E 15 ANOS, RESPECTIVAMENTE. AMBOS PODEM SER PRORROGADOS POR ATÉ 70 ANOS. AS OBRAS SERÃO REALIZADAS SEM PREJUÍZOS PARA AS OPERAÇÕES EM CURSO.

A previsão é que nos três primeiros anos sejam investidos R\$ 627 milhões em obras de melhorias e modernização

A CS Infra, empresa do Grupo Simpar, começou a operar, no último dia 8, os terminais ATU12 e ATU18, localizados no Porto de Aratu-Candeias, na Bahia. O

Termo de Aceitação Temporária e Permissão de Uso de Avos foi assinado junto à Companhia das Docas da Bahia (Codeba), Autoridade Portuária que administra o complexo portuário.

A CS Infra foi a empresa vencedora do leilão dos dois terminais, realizado em dezembro de 2020, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A previsão é que nos três primeiros anos sejam investidos R\$ 627 milhões em obras de melhorias e modernização, como previsto no Plano Básico de Implantação (PIB), aprovado pelo Ministério da Infraestrutura.

Os contratos do ATU12 e ATU18, que juntos somam 200 mil m2, terão duração de 25 e 15 anos, respectivamente. Ambos podem ser prorrogados por até 70 anos. As obras serão realizadas sem prejuízos para as operações em curso.

“Somos testemunhas de um marco na Política Portuária da Bahia. É uma contribuição importante para a geração de empregos e mais oportunidades de negócios, fortalecendo a economia local”, destacou Carlos Autran Amaral, diretor-presidente da Codeba, gestora também dos Portos de Salvador e Ilhéus.

Com uma área de 150 mil m2, o terminal portuário ATU12 receberá investimentos para implantação de um novo sistema de transportadores de correias, com maior capacidade e casas de transferência para melhorar a movimentação de granéis.

Já no ATU18, com 51 mil m2, os investimentos serão aplicados em cinco silos de 18 mil toneladas cada, com capacidade estática para armazenagem de grãos e um novo píer de atracação com sistema de correias transportadoras.

“A CS Infra irá oferecer alto nível de serviço aos exportadores e importadores, após o período de investimentos. Teremos como objetivo principal elevar o nível de produtividade e qualidade dos serviços oferecidos”, informou Marcos Tourinho, diretor-presidente da CS Portos.

Em quatro anos, a expectativa é que os terminais recebam navios com capacidade de 120 mil/ton e ampliem a movimentação diária para acima de 20 mil/ton.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/03/2022

SUL - NAVEGANTES OFERECE CAPACITAÇÃO NA ÁREA DE TI PARA ESTUDANTES

O programa terá duração de seis meses e visa desenvolver potenciais para o mercado de trabalho
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



PENSANDO EM AUXILIAR O DIRECIONAMENTO E INTRODUÇÃO AO MERCADO DE TRABALHO, CRIAMOS ESSE PROJETO. NOSSA IDEIA É DISSEMINAR CONHECIMENTO REFORÇANDO AOS JOVENS QUE SE QUALIFIQUEM CADA VEZ MAIS EM TEMAS IMPORTANTES PARA O MERCADO DE TRABALHO. A EXPECTATIVA É AMPLIAR AS VAGAS APÓS ESTA PRIMEIRA TEMPORADA”

JARDEL FISCHER

gerente de Tecnologia da Informação da Portonave

Projeto piloto tem 30 vagas e é voltado à capacitação de jovens na faixa de 16 a 18 anos

A Portonave, gestora do Porto de Navegantes, criou o programa ‘Embarque na Tecnologia’ voltado para estudantes interessados em tecnologia da informação (TI). A capacitação é pioneira no segmento e a aula inaugural aconteceu nas dependências do terminal, na última quarta-feira (15).

O projeto, desenvolvido em parceria entre as áreas de Tecnologia da Informação e Responsabilidade Social, tem como foco capacitar jovens de 16 a 18 anos para a área de TI e desenvolver potenciais para o mercado de trabalho. O projeto é piloto e 30 vagas foram divididas igualmente para estudantes da Educação de Jovens e Adultos do município de Navegantes e para filhos de profissionais.

“Fiquei bem feliz em poder começar aqui. Pelas aulas previstas vi que tem bastante conteúdo interessante, com certeza vou gostar muito”, comentou Gabriel Leonardo Coutinho, de 16 anos, que já tem familiaridade com programação básica de jogos.

Segundo o gerente de Tecnologia da Informação, Cyber-segurança, Proteção & Privacidade da Portonave, Jardel Fischer, o mercado vem enfrentando inúmeras dificuldades em relação à contratação de profissionais na área. “Pensando em auxiliar o direcionamento e introdução ao mercado de trabalho, criamos esse projeto. Nossa ideia é disseminar conhecimento reforçando aos jovens que se qualifiquem cada vez mais em temas importantes para o mercado de trabalho. A expectativa é ampliar as vagas após esta primeira temporada”, afirmou.

De acordo com a Portonave, a formação é pioneira na empresa e entre os portos brasileiros. A formação terá duração de seis meses com formatura, trabalho de conclusão e entrega de certificado. A grade de disciplinas é voltada à Tecnologia da Informação em áreas como suporte, datacenter, segurança, redes, sistemas, internet das coisas (IOT) e business intelligence.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/03/2022

PORTUGAL - MINISTRO DAS INFRAESTRUTURAS DEFENDE CONSTRUÇÃO DE NOVO AEROPORTO

Atual aeroporto de Lisboa não tem infraestrutura adequada para receber a demanda de passageiros presente

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Antes da pandemia, Lisboa chegou a recusar voos e a situação pode se repetir no que vem caso nada seja feito, afirma o ministro

O ministro das Infraestruturas e da Habitação de Portugal, Pedro Nuno Santos, apelou por um consenso em relação à construção de um novo aeroporto no País. O pedido veio após o registro de uma segunda-feira (13) caótica no Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, quando cerca de 50 mil passageiros passaram pelo

terminal e enfrentaram lotação e longas filas.

Com a recuperação do turismo neste primeiro verão com medidas mais flexíveis relacionadas à pandemia, Lisboa é o quarto destino mais procurado da Europa e, para as autoridades, o aeroporto não tem infraestrutura adequada para receber a atual demanda. Antes da pandemia, Lisboa chegou a recusar voos e a situação pode se repetir ano que vem, caso nada seja feito, afirma o ministro.

Pedro Nuno reconheceu também que o aeroporto da capital já registra, desde maio, problemas de circulação, fluidez e tempo de espera. "E ainda não chegamos ao verão propriamente dito", pontuou. As limitações do aeroporto de Lisboa, com instalações colapsadas e dentro da área urbana - a apenas seis quilômetros do centro histórico da cidade - provocam atrasos e aglomerações no pico da época turística.

AS LIMITAÇÕES DO AEROPORTO DE LISBOA, COM INSTALAÇÕES COLAPSADAS E DENTRO DA ÁREA URBANA - A APENAS SEIS QUILOMETROS DO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE - PROVOCAM ATRASOS E AGLOMERAÇÕES NO PICO DA ÉPOCA TURÍSTICA.

Há vários anos se debate a opção de construir um novo aeroporto. As opções seriam a cidade de Monjo ou Alcochete, no outro lado do rio Tejo, mas até hoje nenhum projeto conseguiu avançar.

"Temos um problema que é estrutural, com um aeroporto que está esgotado e que precisa de uma resposta", ressaltou o ministro das Infraestruturas e pediu um "consenso amplo" para assegurar que "não se retroceda" cada vez que a gestão do Governo Federal mude.

Em 2015, os socialistas e os conservadores do PSD, os dois maiores partidos de Portugal, acordaram que os grandes projetos de infraestruturas devem ter um acordo de dois terços do Parlamento.

Recentemente, o primeiro-ministro português, António Costa, disse que não se pode "perder mais tempo" com o aeroporto e deixou nas mãos do PSD a decisão sobre a localização do novo equipamento.

Projeto travado

Em março do ano passado, um projeto que previa a construção de um novo aeroporto na base aérea do município de Monjo foi travado pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (Anac). O



arquivamento ocorreu porque, de acordo com a legislação portuguesa, todos os municípios impactados pela obra devem ser consultados e emitir parecer favorável – o que não aconteceu.

Das cinco cidades consultadas, duas votaram a favor (Barreiro e Monjo), uma se absteve (Alcochete) e duas votaram contra Seixal e Moita). Se o aeroporto em Monjo saísse do papel, ficaria a cerca de 30 km do centro de Lisboa, próximo à Ponte Vasco da Gama. E funcionaria como equipamento secundário ou mesmo principal, ajudando a desafogar o Aeroporto Internacional Humberto Delgado.

Existe ainda uma segunda proposta, que seria construir o novo aeroporto no município de Alcochete, que fica a 40 km do centro de Lisboa e encontra menos resistência de entidades ambientais que acompanham os projetos.

Enquanto nada é decidido, estudos apontam que a conclusão das obras de um novo aeroporto no país levaria cinco anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2022

PORTUGAL - PORTUGAL TEM PAPEL IMPORTANTE NO SUPORTE LOGÍSTICO À EUROPA, DIZ CHEFE DA ARMADA

Para Henrique Gouveia e Melo, importância geoestratégica de Portugal foi reforçada com a guerra por sua “posição marítima”, que o diferencia dos restantes países que fazem parte da Otan

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

O chefe de Estado-Maior da Armada de Portugal, Henrique Gouveia e Melo, acredita que a guerra na Ucrânia vai criar uma “nova era” geoestratégica e que o país luso reforçará a sua importância no suporte logístico à Europa.

Questionado sobre o papel de Portugal nesta “nova era” geopolítica, Henrique Gouveia e Melo respondeu que o país é decisivo num aspecto que muitas vezes passa despercebido, que é a logística. “Imaginem o que é que está a acontecer à Rússia e qual é a grande dificuldade da Rússia no conflito. É uma dificuldade logística. É uma grande potência e está a enfrentar no conflito uma dificuldade logística fortíssima. E é essa dificuldade logística que, graças a Deus, para nós, que estamos do outro lado, nos tem favorecido”, disse Gouveia.

Para o chefe de Estado Maior da Armada, os países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), “que estão à volta do oceano Atlântico Norte”, têm também problemas logísticos e usam “uma grande autoestrada que é o Oceano Atlântico Norte, para evitar problemas logísticos de suporte à própria Europa”, explicou.

“Se nós não tomarmos conta dessa autoestrada, qualquer ação na Europa fica imediatamente condicionada. Qual é o papel de Portugal? É que estamos a tomar conta precisamente dessa autoestrada e temos uma rotunda na autoestrada que se chama arquipélago dos Açores”, acrescentou.

Henrique Gouveia e Melo diz que, com a guerra, a importância geoestratégica de Portugal foi reforçada principalmente por sua “posição marítima”, que o diferencia dos restantes países que fazem parte da Otan.

O almirante considerou que “havia uma tendência para uma globalização em que o liberalismo e a economia se uniam e evitavam conflitos”, mas agora o cenário parece estar disposto a ‘real politik’ (política de poder) e à “geoestratégia antiga”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

MENDONÇA, DO STF, COBRA EXPLICAÇÕES DA PETROBRAS SOBRE REAJUSTE NO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Ministro afirma que empresa tem que explicar ‘cumprimento da função social’. Ele também determinou que os estados adotem alíquota fixa de ICMS sobre todos combustíveis

Por Manoel Ventura e Thiago Bronzatto — Brasília



Mendonça, do STF, cobra explicações da Petrobras sobre reajuste no preço dos combustíveis
O ministro do STF André Mendonça Carlos Moura/SCO/STF

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou nesta sexta-feira que a Petrobras explique, num prazo de cinco dias, quais são os critérios adotados para reajustar os preços dos combustíveis.

Ele também quer informações sobre a política de preços da empresa, que ajusta os valores de acordo com a cotação do dólar e do barril de petróleo no mercado internacional e cobrou detalhes sobre o “cumprimento da função social da empresa”.

Na mesma decisão, o ministro determinou que as alíquotas de ICMS sobre combustíveis sejam uniformes em todo o Brasil.

A decisão ocorre no mesmo dia em que a estatal anunciou um novo reajuste nos preços dos combustíveis, que desagradou o governo e Congresso. A partir de amanhã, a gasolina vai subir nas refinarias de R\$ 3,86 para R\$ 4,06 por litro, um aumento de 5,18%. Com o diesel, o preço por litro terá alta de R\$ 4,91 para R\$ 5,61, o que equivale a um reajuste 14,25%.

Mendonça determinou que a Petrobras preste “minuciosas informações” a respeito dos critérios adotados para a política de preços estabelecida nos últimos 60 meses, mediante o envio de cópia de toda documentação (relatórios, atas, gravações em áudio ou vídeo de deliberações etc.) que subsidiou suas decisões de reajuste neste período pelo acionista controlador, o Conselho de Administração, a diretoria e/ou a assembleia-geral.

Ele requisitou ainda cópia de toda documentação que subsidiou sua decisão quanto à adoção da atual política de preços, especificamente no que concerne à utilização do Preço de Paridade Internacional (PPI) como fator determinante desta política. E cobrou a Petrobras sobre sua função social.

A empresa deverá apresentar “o conjunto de medidas tomadas pelas mesmas instâncias decisórias voltadas ao cumprimento da função social da empresa estatal em face das flutuações de preços dos combustíveis eventualmente ocorridas nos últimos 60 meses”.

O argumento da função social da Petrobras tem sido usado por Bolsonaro e aliados políticos na contra os reajustes.

O PPI é a política de preços que iguala o mercado interno aos valores praticados internacionalmente e tem sido alvo de políticos do governo e no Congresso.



Mendonça afirma que, na qualidade de sociedade de economia mista da União, a Petrobras submete-se não apenas à Constituição, como também às leis que regem sua atividade, em especial a Lei do Petróleo e a Lei das Estatais.

"No tocante à Constituição, a empresa deve atentar, dentre outros, (i) para o princípio da transparência; (ii) para os princípios gerais da atividade econômica, cuja sistemática busca conciliar a livre iniciativa com a função social da propriedade e a defesa do consumidor ; bem como (iii) para o atendimento aos imperativos da segurança nacional, ao relevante interesse coletivo e sua função social", afirma Mendonça.

O ministro também cobrou explicações da Agência Nacional de Petróleo (ANP) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), órgão responsável pela defesa da concorrência.

No alvo de Bolsonaro: Petrobras lança campanha publicitária para reforçar seu retorno social Mendonça determinou que a ANP apresente informações relativas aos procedimentos e atos adotados a respeito da fiscalização, acompanhamento e transparência da política de preços de combustíveis no país, em especial em relação à Petrobras.

Já o Cade, responsável pela defesa da concorrência do mercado, deverá apresentar informações a respeito de eventuais procedimentos abertos em relação à Petrobras, seus respectivos objetos e o prazo estimado para conclusão, "levando-se em conta os princípios da eficiência e da duração razoável do processo".

A decisão de Mendonça foi tomada no âmbito da ação em que o governo federal questiona o ICMS cobrado pelos estados sobre os combustíveis.

Mudança no ICMS

Nessa ação, segundo Mendonça, os secretários estaduais de Fazenda e a União afirmaram que não só a alíquota tributária sobre os combustíveis gera, em maior ou menor medida, impacto sobre o seu preço, mas também a política de preços praticada pela Petrobras, especialmente em função dos reajustes nos anos de 2021 e 2022, que tem reflexo direto no preço final.

Mendonça também determinou que as alíquotas do ICMS cobradas sobre gasolina, etanol, diesel, biodiesel e gás devem ser uniformes em todo o país.

O ministro decidiu que o Conseq (conselho que reúne secretários de Fazenda dos estados) deve editar novas regras sobre o tema, com base na sua decisão. Enquanto isso não ocorrer, os estados deverão adotar uma alíquota baseada na cobrança média dos últimos cinco anos todos os combustíveis.

Essa alíquota representa, na prática, a redução do imposto porque nos últimos cinco anos o preço era inferior ao que está sendo praticado agora. No caso do óleo diesel, o governo calcula uma redução de R\$ 0,27. A decisão liminar pode ser analisada pelo plenário do STF.

O ministro também decidiu que as alíquotas do ICMS sobre os combustíveis devem ser uniformes em todo o território nacional e seletivas ("em função da essencialidade do produto").

Também determinou a cobrança ad rem, ou seja, um valor fixo cobrado sobre o litro e não um percentual sobre o preço. Essa norma está prevista numa lei aprovada no início do ano. A definição das alíquotas deve considerar um intervalo mínimo de 12 meses entre a primeira fixação e o primeiro reajuste dessas alíquotas, e de seis meses para os reajustes subsequentes.

PETROBRAS ANUNCIA NOVO AUMENTO NO PREÇO DE 5,18% NA GASOLINA E DE 14,25% NO DIESEL

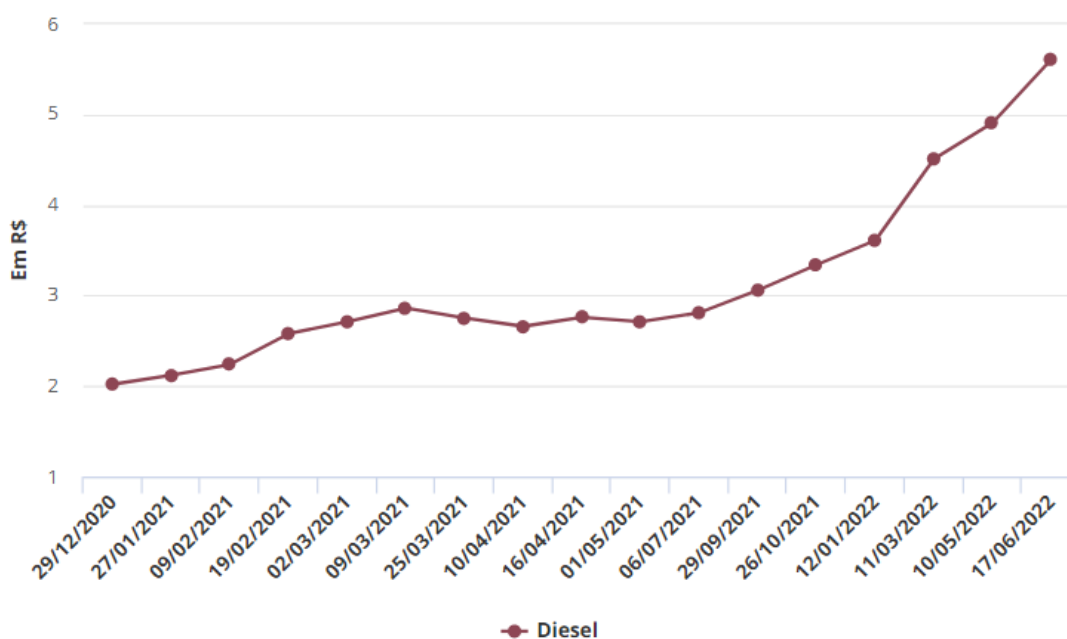
Valor do litro da gasolina na refinaria vai a R\$ 4,06 e diesel chega a R\$ 5,61
Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro

Após uma reunião do Conselho de Administração convocada em meio a um feriadão prolongado, a Petrobras anunciou nesta quinta-feira novo reajuste nos preços dos combustíveis. A partir de amanhã, a gasolina vai subir nas refinarias de R\$ 3,86 para R\$ 4,06 por litro, um aumento de 5,18%. Com o diesel, o preço por litro terá alta de R\$ 4,91 para R\$ 5,61, o que equivale a um reajuste 14,25%.

A última vez que a gasolina foi reajustada nas refinarias foi no dia 11 de março, quando subiu 18,7%, passando de R\$ 3,25 para R\$ 3,86. Ou seja, é a primeira alta em 98 dias. É ainda o terceiro reajuste do ano.

Já no diesel, a estatal havia anunciado alta de 8,8% no último dia 10 de maio. Na ocasião, os preços nas refinarias subiram de R\$ 4,51 para R\$ 4,91. É o primeiro avanço em 38 dias e o quinto aumento desde janeiro.

Evolução dos preços em 2021
(Valores na refinaria, por litro)



Fonte: ANP

“Considerando a mistura obrigatória de 73% de gasolina A e 27% de etanol anidro para a composição da gasolina comercializada nos postos, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor passará de R\$ 2,81, em média, para R\$ 2,96 a cada litro vendido na bomba. Uma variação de R\$ 0,15 por litro”, disse a estatal.

Segundo a Abicom, que reúne as importadoras, a defasagem tanto na gasolina e no diesel vem pressionando tanto a estatal quanto as empresas privadas, já que o patamar considerado elevado há pelo menos um mês.

Na segunda-feira, dia 13, a defasagem na gasolina atingiu 17% (ou R\$ 0,82 por litro). No diesel, a diferença entre os preços vendidos no exterior e os cobrados no Brasil está em 16% (R\$ 0,92 por litro).

Há uma semana, o mercado já dava como certa uma alta nos preços. O encontro do Conselho nesta quinta-feira ocorre um dia após a Câmara dos Deputados ter concluído a votação do projeto de lei que cria um teto para o ICMS que incide sobre combustíveis, energia, telecomunicações e transporte coletivo.

Internamente, o alto escalão da Petrobras já vinha há pelo menos três semanas acompanhando de perto a evolução do preço da gasolina. Essa mesma fonte lembrou que um novo aumento no diesel entrou no radar há duas semanas, quando o valor do barril chegou a US\$ 120 no mercado internacional.

A preocupação central do setor é que possa ocorrer falta de diesel no Brasil. Por isso, esse novo aumento é justificado de forma que as importadoras possam elevar as importações e reforçar seus estoques.

Segundo a Abicom, que reúne as importadoras, a defasagem estava em 14% para gasolina e 18% para o diesel com referência ao dia 15 de junho. O preço do petróleo está nesta quinta-feira próximo dos US\$ 120 por barril. Já o dólar está acima e R\$ 5.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/03/2022

BOLSONARO DIZ QUE PETROBRAS 'PODE MERGULHAR O BRASIL NUM CAOS' COM REAJUSTE

Empresa deve anunciar alta de preços nesta sexta
Por Manoel Ventura — Brasília



O presidente Jair Bolsonaro, em cerimônia no Palácio do Planalto Isac Nóbrega/PR

Ignorado pela Petrobras, o presidente Jair Bolsonaro disse nesta sexta-feira que a estatal pode "mergulhar o Brasil num caos" com o reajuste no preço dos combustíveis que a empresa deve anunciar ainda nesta sexta-feira.

"A Petrobras pode mergulhar o Brasil num caos. Seus presidentes, diretores e conselheiros bem sabem do que aconteceu com a greve dos caminhoneiros em 2018, e as consequências nefastas para a economia do Brasil e a vida do nosso povo", disse o presidente numa rede social, lembrando da paralisação dos caminhoneiros em 2018 por conta da alta do óleo diesel.

A pedido do governo, o Conselho de Administração da Petrobras fez ontem uma reunião extraordinária para avaliar um possível adiamento dos reajustes nos combustíveis até que sejam aprovadas no Congresso as medidas de desoneração propostas para conter a alta dos preços nas bombas.

O tiro acabou saindo pela culatra. Os conselheiros concluíram que cabe aos diretores da estatal essa decisão e não ao colegiado. Com esse sinal verde, a empresa anuncia hoje um novo reajuste de gasolina e diesel, segundo fontes que acompanharam o encontro virtual na tarde de ontem.

"O Governo Federal como acionista é contra qualquer reajuste nos combustíveis, não só pelo exagerado lucro da Petrobras em plena crise mundial, bem como pelo interesse público previsto na Lei das Estatais", disse Bolsonaro.

Ministros criticam a estatal

O primeiro ministro do governo a criticar a Petrobras publicamente foi o chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira, nas redes sociais, ainda na quinta-feira.

Agora, diversos ministros centraram fogo contra a estatal. Fábio Faria, ministro das Comunicações, disse que empresa está tendo um lucro seis vezes maior que as petrolíferas estrangeiras em plena guerra. "Enquanto o PR (presidente da República) trabalha pra amenizar os efeitos da crise, baixando impostos federais, a Petrobras faz o contrário para prejudicar a população e a economia brasileira", afirmou.

O ministro da Secretaria-Geral, Luiz Eduardo Ramos, também criticou a empresa: "Se a Petrobras, com os lucros exorbitantes que está tendo, for insensível com o Brasil em um momento tão difícil como agora, o povo brasileiro saberá o que pensar da Cia daqui por diante. Petrobras, honre sua história e atenda ao apelo do presidente da República".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2022

PACHECO FALA EM 'DIVIDIR LUCROS' DA PETROBRAS APÓS REAJUSTE DE COMBUSTÍVEIS

Presidente do Senado voltou a citar Conta de Estabilização de Preços, que aguarda aprovação na Câmara

Por Natália Portinari — Brasília



O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco Roque de Sá/Agência Senado

Em reação ao reajuste divulgado nesta sexta-feira pela Petrobras, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), disse que o governo deveria aceitar "dividir os enormes lucros" da estatal.

Pacheco é favorável à Conta de Estabilização de Preços, proposta já aprovada pelo Senado que permite que o governo use os dividendos da Petrobras para mitigar os efeitos da alta nos combustíveis, gerando um auxílio para famílias de baixa renda. Ele cobra a Câmara dos Deputados para aprovar também o projeto de lei.

"Se a situação dos preços dos combustíveis está saindo do controle, o Governo deve aceitar dividir os enormes lucros da Petrobras com a população, por meio de uma conta de estabilização de preços em momentos de crise", disse Pacheco. "Afim, é inexistente a dicotomia Petrobras e governo, pois a União é a acionista majoritária da estatal e sua diretoria indicada pelo Governo. Além disso, medidas semelhantes estão sendo adotadas por outros países em favor de sua economia e de sua população."

"O Senado aprovou inúmeras matérias legislativas que estavam ao seu alcance e agora espera medidas rápidas e efetivas por parte da Petrobras e de sua controladora, a União. Já que o governo é contra discutir a política de preços da empresa e interferir na sua governança, a conta de estabilização é uma alternativa a ser considerada", afirmou o presidente do Senado em nota.

Na Câmara dos Deputados, o presidente Arthur Lira (PP-AL) convocou uma reunião de líderes na próxima segunda-feira para tratar de combustíveis. Em declarações hoje, ele defendeu aumentar a taxação da estatal e pediu a renúncia do presidente da Petrobras.

Uma das propostas discutidas na Câmara para frear o preço dos combustíveis seria aumentar a tributação dos dividendos da Petrobras. A arrecadação obtida com a medida seria usada para subsidiar de alguma forma o preço dos combustíveis, segundo os defensores dessa medida.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2022

PETROBRAS: CONSELHEIRO PROPÕE CONGELAR PREÇO POR 45 DIAS E CRIAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO

Em meio ao aumento dos preços, Francisco Petros, indicado pelos acionistas minoritários, enviou carta para governo Federal e José Mauro Ferreira Coelho

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro

Em meio aos aumentos nos preços da gasolina e diesel, o conselheiro da Petrobras, Francisco Petros, indicado pelos acionistas minoritários, enviou carta para Adolfo Sachsida, ministro de Minas e Energia, Ciro Nogueira, ministro de Estado Chefe da Casa Civil, além de José Mauro Ferreira Coelho, presidente da Petrobras, e o governo Federal, para que seja formado um grupo de trabalho "com TODOS os agentes do mercado de combustíveis e membros do governo para estudar fórmulas que permitam o funcionamento do mercado em bases sustentáveis para o país e as empresas".

A carta, ao qual O GLOBO teve acesso, explica que esse "grupo DEVERÁ apresentar resultados no prazo de 45 dias". O documento, datado desta sexta-feira, diz ainda que "durante o transcurso deste prazo a Petrobras se comprometeria a não reajustar os preços dos combustíveis na expectativa concreta de que sejam adotadas medidas razoáveis propostas pelo grupo de trabalho mencionado".

No documento, Francisco Petros diz ainda que "está concreta expectativa, uma vez existente, estaria plenamente coadunada com os deveres dos administradores em perseguir os melhores interesses para a Petrobras. Para o governo, seria uma oportunidade concreta em buscar soluções de interesse público".

Petros é conselheiro independente da estatal e foi eleito esse ano após ser indicado pelos acionistas minoritários donos de ações ordinárias (ON, com direito a voto). O posicionamento do conselheiro ocorre no dia em que a Petrobras elevou os preços da gasolina e do diesel.

Na carta, o Conselheiro diz que é "notório o difícil momento pelo qual passa o setor de petróleo, fruto das instabilidades geopolíticas decorrentes da guerra entre a Ucrânia e a Rússia e seus consequentes efeitos setoriais para o segmento de petróleo, em particular, e de energia, em geral".

Assim, explica Petros, a situação atual do Brasil é "desafiadora". Classificou os impactos sobre os preços dos combustíveis e de energia como "enormes, sobretudo sobre os mais pobres e desprovidos da sociedade".

Redução de ICMS não resolve

Porém, o próprio Conselheiro diz que não é tarefa fácil exercer a gestão dos negócios em um ambiente recheado de dificuldades.

"Aqui também reconhecemos as dificuldades governamentais de exercer seu papel nesta conjuntura. Neste particular sentido, louvamos as iniciativas governamentais junto ao Congresso Nacional para reduzir a carga tributária sobre os combustíveis. De outro lado, sabe-se que esta

medida infelizmente não soluciona os efeitos da elevação dos preços do petróleo sobre a cadeia produtiva e de negócios da Petrobras".

O tema é complexo, afirmou. Destacou na carta que são necessárias muitas variáveis "que têm de ser combinadas para que os preços não sejam demasiadamente afetados pelas fortes variações do mercado". Lembrou ainda a relação entre os interesses sociais e os fins lucrativos, "à luz das leis às quais obedece".

Comunicação do governo atrapalha

O conselheiro destacou ainda que "notável incompreensão" sobre a necessidade concreta de a Petrobras praticar preços que permitam a manutenção do abastecimento.

Além da instabilidade do mercado internacional, o conselheiro afirmou ainda que "o ambiente turbulento do mercado se agita muito mais em função da comunicação do governo em relação à empresa, bem como, as medidas que adota e que, no meu entender, prejudicam a boa governança corporativa de Petrobras".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2022

DECISÃO DE MINISTRO DO STF OBRIGA, NA PRÁTICA, ESTADOS A REDUZIREM ICMS DOS COMBUSTÍVEIS

André Mendonça atendeu a pedido do governo, que tenta reduzir preço dos produtos

Por Manoel Ventura



Posto na Lagoa Rodrigo de Freitas — Foto: Rebecca Alves / Agência O Globo

No mesmo dia em que a Petrobras anunciou uma alta no preço da gasolina e do óleo diesel, o ministro Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça atendeu a um pedido do governo e tomou uma decisão que, na prática, obrigará os estados a reduzirem o ICMS cobrado sobre os combustíveis.

Em uma medida liminar, publicada nesta sexta-feira, ele determinou que as alíquotas do ICMS cobradas sobre gasolina, etanol,

diesel, biodiesel e gás devem ser uniformes em todo o país. A decisão vale a partir de 1º de julho.

O ministro determinou que o Conseq (conselho que reúne secretários de Fazenda dos estados) edite novas regras sobre o tema, com base na sua decisão. Enquanto isso não ocorrer, os estados deverão adotar uma alíquota baseada na cobrança média dos últimos cinco anos todos os combustíveis.

Essa alíquota representa, na prática, a redução do imposto porque nos últimos cinco anos o preço era inferior ao que está sendo praticado agora. No caso do óleo diesel, o governo calcula uma redução de R\$ 0,27. A decisão liminar pode ser analisada pelo plenário do STF .

O ministro também determinou que as alíquotas do ICMS sobre os combustíveis devem ser uniformes em todo o território nacional e seletivas ("em função da essencialidade do produto").

Também determinou a cobrança ad rem, ou seja, um valor fixo cobrado sobre o litro e não um percentual sobre o preço. Essa norma está prevista numa lei aprovada no início do ano.

A definição das alíquotas deve considerar um intervalo mínimo de 12 meses entre a primeira fixação e o primeiro reajuste dessas alíquotas, e de seis meses para os reajustes subsequentes.

“A definição das alíquotas não deve ampliar o peso proporcional do ICMS na formação do preço final ao consumidor, tendo em consideração as estimativas de evolução do preço dos combustíveis”, acrescentou.

A ação em que Mendonça tomou a decisão foi proposta pelo governo federal e inicialmente tratava apenas do óleo diesel. Depois, o governo entrou com um pedido para estendê-la aos demais produtos.

O governo foi ao STF por entender que os estados não cumpriram uma lei que fixou uma série de regras para o ICMS dos combustíveis.

Em março, os secretários estaduais de Fazenda definiram, por unanimidade, que o ICMS sobre o diesel S-10 passaria a ser de R\$ 1,0060 a partir de 1º de julho. O valor se refere à maior alíquota em vigor no país, praticada no Acre. A aplicação do imposto, porém, viria com um “desconto”, que, na prática, manteria a atual carga tributária de cada unidade da federação.

Com isso, cada estado continuou com um valor diferente, não tendo sido atingido o objetivo da lei aprovada pelo Congresso. O governo ingressou com a ação direta de inconstitucionalidade no STF.

Mendonça tentou mediar um acordo, mas o governo não aceitou. O ministro foi indicado para o cargo pelo presidente Jair Bolsonaro. Nesta sexta-feira, ele também cobrou explicações da Petrobras sobre o aumento de preços.

O governo está numa cruzada para tentar reduzir o preço dos combustíveis, diante do impacto deles para a inflação e para a popularidade do presidente. O Congresso já aprovou um limite de 17% a 18% para o ICMS, por exemplo, mas há dúvidas agora como isso será aplicado junto com a decisão do STF.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2022

LIRA COBRA RENÚNCIA DE PRESIDENTE DA PETROBRAS E DEFENDE QUE A TAXAÇÃO DO LUCRO DA EMPRESA SEJA DOBRADA

José Mauro Coelho já foi demitido por Bolsonaro, mas está no cargo

Por Eliane Oliveira e Natália Portinari — Brasília



O presidente da Câmara, Arthur Lira, durante sessão Foto: Cristiano Mariz/09-11-2021

Em resposta ao reajuste nos preços dos combustíveis, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), cobrou a renúncia do presidente da Petrobras, José Mauro Coelho, e anunciou que vai propor o aumento da taxa sobre o lucro da empresa. O aumento nos valores da gasolina e do óleo diesel foi anunciado nesta sexta-feira pela estatal.

Lira ressaltou que essa medida já está em discussão nos Estados Unidos. Naquele país, a proposta é que as petrolíferas, que hoje recolhem 21% sobre o lucro, passem a pagar 42%.



— Nós vamos reunir o colégio de líderes para discutir a política de preços da Petrobras. Vamos dobrar essa taxa e tentar reverter isso diretamente para a população, para que [o dinheiro] não entre no caixa do governo, para que não vá para o Tesouro e para que não esteja sujeito ao teto de gastos — afirmou Lira, em entrevista à GloboNews.

— A Petrobras não dá um sinal, não se movimenta em nada para diminuir o lucro — disse o presidente da Câmara, acrescentando que o lucro da empresa é o maior “de todas as petrolíferas do mundo”.

Mais cedo, Lira já havia cobrado a saída de José Mauro Coelho nas redes sociais. Coelho já foi demitido pelo presidente Jair Bolsonaro, mas até agora não deixou o cargo por conta dos trâmites internos da estatal. Para seu lugar, o governo escolheu Caio Paes de Andrade.

Para trocar a presidência da Petrobras, é necessário que Coelho renuncie, ou seja convocada uma assembleia de acionistas (que demora 30 dias para ocorrer após a convocação). Para essa convocação, um dos conselheiros também poderia renunciar, o que não deve ocorrer.

"O presidente da Petrobras tem que renunciar imediatamente. Não por vontade pessoal minha, mas porque não representa o acionista majoritário da empresa - o Brasil - e, pior, trabalha sistematicamente contra o povo brasileiro na pior crise do país", disse o chefe da Câmara, pelas redes sociais.

"Ele (José Mauro Coelho) só representa a si mesmo e o que faz deixará um legado de destruição para a empresa, para o país e para o povo. Saia!!! Pois sua gestão é um ato de terrorismo corporativo".

Lira disse que é preciso abrir a “caixa preta” da Petrobras, para que seja rediscutida a política de preços da empresa. Ele afirmou que existe, no país, um monopólio prejudicial ao consumidor brasileiro, que só deve começar a ser desfeito com a saída do atual presidente.

— A Petrobras não tem, absolutamente, nenhuma sensibilidade e sua diretoria, seu conselho deliberativo e seu presidente agem com retaliação. Há menos de um mês, esse presidente estava pedindo para ser apadrinhado em Brasília, para permanecer no cargo. Eu liguei para ele ontem e fiz um apelo para que não fizesse isso {reajustar os preços da gasolina e do diesel na refinaria} — afirmou.

Perguntado sobre o risco de abastecimento alegado pela estatal, caso os preços internos não acompanhem as cotações internacionais e, com isso, caiam as importações, o presidente da Câmara disse que esse é um argumento “monopolista”. Argumentou que as compras no exterior equivalem a apenas 20% do total consumido no Brasil.

Após uma reunião do Conselho de Administração, convocada em meio a um feriadão prolongado, a Petrobras anunciou na quinta-feira novo reajuste nos preços dos combustíveis. A partir de amanhã, a gasolina vai subir nas refinarias de R\$ 3,86 para R\$ 4,06 por litro, um aumento de 5,18%. Com o diesel, o preço por litro terá alta de R\$ 4,91 para R\$ 5,61, o que equivale a um reajuste 14,25%.

Diante do reajuste dos combustíveis, o presidente da Câmara convocou uma reunião de líderes para a próxima segunda-feira. A ideia é analisar quais medidas o Congresso poderá tomar. Ele aventou até a possibilidade de aprovar um congelamento dos preços.

Segundo líderes ouvidos pelo GLOBO, entre as propostas citadas por Lira estão um congelamento do preço dos combustíveis ou um aumento da tributação da Petrobras. Essa arrecadação poderia ser usada para subsidiar a paralisação dos preços da gasolina e do diesel,

segundo os defensores da proposta. Entre os líderes, não há consenso sobre as propostas que devem ser adotadas.

— Primeiro, aumentar lucros e dividendos de todos é importante — diz Reginaldo Lopes (MG), líder do PT. — Não deve ser só da Petrobras, deve ser de todo mundo. Ele (Lira) quer que seja só da Petrobras. Isso é uma forma de se vingar dos acionistas da Petrobras, quando o que deve ser modificado, na verdade, é a política de preços.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

INFLAÇÃO NA ZONA DO EURO BATE RECORDE E ATINGE 8,1% EM 12 MESES EM MAIO

Alta dos preços ao consumidor pressiona o Banco Central Europeu a elevar os juros

Por Sergio Caldas, O Estado de S.Paulo

A taxa anual de inflação ao consumidor (CPI, pela sigla em inglês) da zona do euro atingiu nova máxima histórica de 8,1% em maio, ao acelerar de 7,4% em abril, segundo dados finais divulgados nesta sexta-feira, 17, pela agência de estatísticas da União Europeia, a Eurostat.

O resultado de maio confirmou a leitura preliminar e veio em linha com a expectativa de analistas consultados pelo The Wall Street Journal.

A inflação recorde, que segue influenciada pelos efeitos da guerra entre Rússia e Ucrânia, pressiona o Banco Central Europeu (BCE) a apertar sua política monetária. A meta de inflação do BCE é de 2%.



Inflação recorde, que segue influenciada pelos efeitos da guerra entre Rússia e Ucrânia, pressiona o Banco Central Europeu (BCE) a apertar sua política monetária Foto: Antonio Bronic/Reuters

Na semana passada, o BCE preparou o terreno para começar a elevar os juros a partir de julho.

Em relação a abril, o CPI da zona do euro avançou 0,8% em maio, em linha com o consenso do mercado.

Apenas o núcleo do CPI do bloco, que desconsidera os preços de energia e de alimentos, teve ganho anual de 3,8% em maio, confirmando a estimativa prévia. Já no confronto com abril, o núcleo do índice avançou 0,5% no último mês.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/03/2022

CONSELHEIRO PROPÕE QUE PETROBRAS CONGELE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS POR 45 DIAS



Segundo Francisco Petros, período serviria para estatal buscar uma nova fórmula para os reajustes, em um trabalho conjunto com o governo e o setor de combustíveis

Por Mônica Ciarelli e Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO – O conselheiro da Petrobras Francisco Petros encaminhou nesta sexta-feira, 17, uma carta propondo um congelamento de 45 dias nos preços da estatal e a criação de um grupo de trabalho com representantes da empresa, do mercado de combustíveis e do governo para buscar uma nova fórmula de reajuste para os combustíveis.

Em contrapartida, como sinal de “boa fé”, o governo se comprometeria a manter a atual governança da companhia, com a retirada da lista de novos nomes para o conselho de administração, incluindo o secretário de desburocratização do Ministério da Economia, Caio Paes de Andrade, indicado para substituir o presidente José Mauro Coelho.

Mudanças recentes no comando da Petrobras, segundo Petros, representaram “um fator enorme de instabilidade para a gestão da empresa e para a própria solução do tema dos aumentos”.

Acalmando os ânimos

A carta, enviada por Petros para o ministro das Minas e Energia, Adolfo Sachsida, da Casa Civil, Ciro Nogueira, e ao presidente da companhia, tem por objetivo amenizar os ânimos entre o governo e a estatal, após um novo aumento de preços para a gasolina e o diesel, que nesta sexta-feira foram elevados em 5,2% e 14,2%, respectivamente. Os outros membros do conselho de administração também receberam uma cópia do documento.

Segundo uma fonte ligada ao processo, a diretoria da empresa iria se reunir na tarde desta sexta-feira, 17, para avaliar a proposta do conselheiro. A empresa, porém, não confirma.

"Acreditamos que o que aqui se propõe pode restabelecer o ambiente saudável de relacionamento institucional da Petrobras com seu principal acionista, bem como, restabelece a normalidade da gestão na busca de soluções úteis ao Brasil, suas instituições e a sociedade, as empresas e todos os stakeholders da Petrobras", diz.

‘Momento difícil’

No documento, ao qual o Estadão/Broadcast teve acesso, o conselheiro lembra que o setor passa por um “momento difícil” por conta das instabilidades geopolíticas decorrente da guerra entre a Ucrânia e a Rússia e admite que ser desafiadora a administração dos impactos sobre os preços dos combustíveis e de energia, sobretudo sobre os mais pobres.

O conselheiro elogia as iniciativas de redução da carga tributária, mas avalia que são medidas ainda insuficientes para conter o impacto da elevação dos preços na cadeia produtiva e de negócios da Petrobras.

Por outro lado, destaca que existe uma “há uma notável incompreensão sobre a necessidade concreta de a Petrobras praticar preços que permitam a manutenção do abastecimento em um ambiente de rigidez do funcionamento do mercado”, diz a carta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/03/2022

REAJUSTE DE COMBUSTÍVEIS PROVOCA OFENSIVA DE GOVERNO, CONGRESSO E STF CONTRA PETROBRAS; ENTENDA

Presidente Jair Bolsonaro, Arthur Lira e André Mendonça partiram para cima da Petrobras, depois que a estatal anunciou aumento de preços dos combustíveis

Da Redação, O Estado de S.Paulo



BRASÍLIA - O governo Jair Bolsonaro, o Congresso e o Supremo Tribunal Federal (STF) partiram para cima da Petrobras, depois que a estatal anunciou aumento de preços dos combustíveis nesta sexta-feira, 17.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), defendeu dobrar o imposto cobrado sobre o lucro da petroleira para bancar um subsídio ao diesel, seja direto para a empresa ou na forma de uma "bolsa" para caminhoneiros, taxistas e motoristas de aplicativo. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), por outro lado, afirmou que é "inexistente a dicotomia" entre Petrobras e governo. Ele defendeu a criação de um fundo para amortecer os preços dos combustíveis com parte dos dividendos que a estatal paga à União.

Já no Supremo Tribunal Federal (STF), o ministro André Mendonça, indicado por Bolsonaro, determinou que os Estados passem a cobrar alíquotas uniformes sobre todos os combustíveis (diesel, gasolina, etanol e gás de cozinha). A estatal também terá que prestar informações ao STF sobre a formação dos preços dos combustíveis nos últimos meses.

Bolsonaro chamou o aumento de "traição com o povo brasileiro" e afirmou que está articulando com a cúpula da Câmara dos Deputados a criação de uma CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) para investigar a direção da Petrobras que ele mesmo indicou.

Nesta manhã, a Petrobras anunciou que o preço da gasolina será reajustado amanhã em 5,2%, passando a custar R\$ 4,06. Já o litro do diesel subirá 14,2%, para R\$ 5,61.

O entorno de Bolsonaro teme os impactos do salto dos combustíveis nos planos de reeleição do presidente. O governo pressiona pela saída imediata do presidente da Petrobras, José Mauro Coelho.

Como principal acionista, a União recebe a maior parte dos dividendos da estatal, que vão direto para o caixa do governo. Como mostrou o Estadão, entre janeiro de 2019 (início do governo Bolsonaro) e março deste ano, a Petrobras já injetou nos cofres federais R\$ 447 bilhões, levando-se em conta, além dos dividendos, os impostos e os royalties pagos.

Em meio aos ruídos políticos, as ações da Petrobras renovaram as mínimas neste tarde com queda de -10,07% (ON) e -9,73% (PN), acumulando desde o início do pregão uma perda de 39,5 bilhões em valor de mercado.

VEJA CADA UMA DAS FRENTES DE OFENSIVA CONTRA A PETROBRAS:

Congresso

Segundo Lira, os parlamentares vão aprovar proposta para dobrar a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) da Petrobras e mudar a política de preços da companhia atrelada ao mercado internacional. Segundo ele, já há uma proposta similar a essa nos Estados Unidos, feita pelo presidente Joe Biden. "As petrolíferas lá pagam 21% de impostos sobre o lucro e eles estão discutindo dobrar", ressaltou.

Lira antecipou que os recursos com o dinheiro da taxaçoão vão ser usados diretamente para bancar a diferença do custo do diesel do exterior ou para ser usado para um vale para caminhoneiros, taxistas e motoristas de aplicativos, fora do teto de gastos, a regra que limita o crescimento das despesas à inflação. Na prática, a medida sugerida por ele é de um subsídio.

O presidente da Câmara disse que nada justifica a decisão do Conselho de Administração da Petrobras "capitaneado" por um presidente demitido faça uma reunião num dia de feriado para dar um aumento de preço na magnitude do que foi anunciado. Ele ponderou que há várias formas de fazer o reajuste, com vários espaçamentos no tempo, e com "sensibilidade" necessária num



momento em que o País está saindo da pandemia no meio de uma guerra entre a Rússia e a Ucrânia.

Pacheco saiu em defesa nesta sexta-feira da criação de uma conta de estabilização para atenuar a alta dos combustíveis. “Se a situação dos preços dos combustíveis está saindo do controle, o Governo deve aceitar dividir os enormes lucros da Petrobras com a população, por meio de uma conta de estabilização de preços em momentos de crise”, publicou o parlamentar no Twitter, que cobrou “medidas rápidas e efetivas” por parte da empresa e da União para a crise. “Já que o governo é contra discutir a política de preços da empresa e interferir na sua governança, a conta de estabilização é uma alternativa a ser considerada”, afirmou.

STF

No dia em que a Petrobras anunciou um novo reajuste dos combustíveis, Mendonça determinou que a estatal informe ao STF, no prazo de cinco dias, sobre os critérios adotados para a política de preços estabelecida nos últimos 60 meses pela petroleira. A decisão foi tomada na ação que tramita na Corte e discute a regulamentação dos Estados sobre o ICMS único para combustíveis.

O ministro também decidiu que as alíquotas do ICMS cobradas sobre todos combustíveis devem ser uniformes em todo o País. Ele suspendeu a eficácia do convênio assinado pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), órgão que reúne os secretários de Fazenda dos Estados, em março deste ano.

O Confaz tinha estabelecido alíquota de R\$ 1,006 por litro de diesel S10 (o mais usado no país), mais alta que a praticada na maioria dos estados. O acordo, no entanto, autorizava os governos a praticar valores menores.

O ministro do STF determinou que o Confaz edite uma nova regra sobre o tema. Até lá, o cálculo do ICMS sobre os combustíveis deve levar em conta a média de preços praticados nos últimos 60 meses (cinco anos). A medida, tomada de forma individual, vale não só para o diesel, mas também para todos os combustíveis.

Bolsonaro

Em reação ao novo reajuste dos combustíveis anunciado mais cedo pela Petrobras, o presidente Jair Bolsonaro defendeu nesta sexta-feira, 17, a criação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) no Congresso para investigar a atuação da empresa e investigar o aumento dos preços, chamado por ele de “inconcebível”.

“A ideia nossa é propor uma CPI para investigar o presidente da Petrobras, os seus diretores e também o Conselho Administrativo e fiscal. Nós queremos saber se tem algo errado nessa conduta deles”, afirmou em entrevista a uma rádio em Natal.

De acordo com o presidente, a medida já é negociada pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), junto a líderes partidários. “É inconcebível se conceder um reajuste, com combustível lá em cima e com os lucros exorbitantes que a Petrobras está tendo”, seguiu Bolsonaro na entrevista. O chefe do Executivo disse que a CPI é o caminho para “colocar a nu” e dar um “ponto final” no que chamou de “processo irracional” de aumento dos combustíveis.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/03/2022

ELETOBRAS: GOVERNO CEDEU A LOBBIES QUE VÃO ABSORVER BOA PARTE DOS RECURSOS DA DESESTATIZAÇÃO

Pulverizar o controle acionário da Eletrobras não garante competição no mercado

Por Elena Landau, O Estado de S.Paulo

A Eletrobras foi, enfim, privatizada. Nunca fui fã do modelo escolhido. De todo modo, é menos uma estatal.



Na privatização da Eletrobras, governo optou por oferta pública, com a diluição da União Foto: REUTERS/ALAN SANTOS

O governo optou pela oferta pública de ações, com diluição da União. O resultado da capitalização mostra que o governo deixou na mesa o prêmio que poderia ter ganho na venda do bloco de controle. Pior: para viabilizar a desestatização, cedeu a lobbies que vão absorver boa parte dos recursos – os jabutis. E com eles vem a promessa de financiar o Brasduto, para viabilizar as térmicas inventadas pelo Congresso.

Agora, o governo decidiu usar o bônus de outorga, que deveria contribuir para o resultado do Tesouro, para compensar os Estados, por conta do corte no ICMS. Outro capítulo no vale-tudo eleitoreiro.

E mais: a capitalização não atraiu grupos especializados no setor. Pulverizar controle acionário da holding não garante competição no mercado, apenas evita o domínio de um acionista nas decisões estratégicas. Isso não seria um problema se o governo tivesse optado por vender suas subsidiárias em separado, como proposto por FHC.

Está em fase final de votação um projeto de lei de modernização do setor elétrico que vai ampliar, significativamente, a participação do mercado livre. Do jeito que está, a nova Eletrobras herda a posição relevante no mercado que tinha a ex-estatal. O grande desafio agora é formar um bom conselho de administração para conduzir a empresa como uma “corporation”.

Apesar de tudo, foi um passo importante. Passaram-se 27 anos desde a primeira decisão de vender a Eletrobras. O grupo foi incluído no Programa Nacional de Desestatização (PND) em 1995. Três anos depois, a Gerasul foi leiloada. O processo dos anos 90 não foi adiante pela resistência mineira a privatizar Furnas, comandada pelo ex-presidente Itamar Franco. Atitude estranha para quem, quando na Presidência da República, privatizou mais do que Collor. Minas tem seus mistérios.

Lula retirou a Eletrobras do PND, mas deu início à privatização de grande parte da geração de energia do País, pois sua expansão passou a se dar pelos chamados “leilões de energia nova”. Desde então, ocorreram inúmeros leilões, inclusive para as hidrelétricas no Rio Madeira. Quem não se lembra da polêmica do bagre, que terminou com a demissão de Marina Silva de seu governo?

Curioso que a fantasiosa alegação que o setor privado passaria a decidir sobre uso da água não preocupava na época os que hoje são contra a privatização da Eletrobras. A promessa do PT de reestatizar a empresa não é só uma bravata, mas uma hipocrisia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/03/2022

PETROBRAS: MINISTRO DA CASA CIVIL CRITICA ESTATAL POR REAJUSTES E DIZ QUE É PRECISO DAR UM ‘BASTA’

Ciro Nogueira diz que a empresa está ignorando 'função social' ao acenar com reajuste para seguir os preços do mercado

Por Eduardo Gayer e Iander Porcella, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro-chefe da Casa Civil, **Ciro Nogueira (PP)**, criticou a Petrobras em meio a relatos de que a estatal deve aumentar os combustíveis, o que se tornou um pesadelo do governo em ano eleitoral. "Basta! Chegou a hora. A Petrobras não é de seus diretores. É do Brasil", escreveu o ministro no Twitter, sem explicar sobre o que haveria chegado a hora.

Em linha com o discurso do presidente **Jair Bolsonaro**, Nogueira afirmou que a Petrobras não pode "continuar com tanta insensibilidade" e "ignorar sua função social".

"O governo, Congresso e todos com responsabilidade temos que acabar de vez com esse abuso dos lucros bilionários na hora em que a empresa não pode virar as costas para o Brasil e os brasileiros", acrescentou.



Ciro Nogueira (PP), ministro-chefe da Casa Civil, criticou a Petrobras em meio a relatos de que a estatal deve aumentar os preços dos combustíveis Foto: Adriano Machado/Reuters - 30/11/2021

Hoje, o presidente do conselho de administração da empresa, **Márcio Weber**, convocou uma reunião extraordinária, o que surpreendeu a alta cúpula da estatal. De acordo com fontes, a diretoria da empresa deve decidir por um aumento nos preços dos combustíveis, após o entendimento de que o conselho não pode interferir.

O governo vinha tentando convencer o presidente demissionário da Petrobras, **José Mauro Coelho**, a segurar os preços para que o teto de ICMS, aprovado no Congresso na quarta-feira com apoio do Palácio do Planalto, surta algum efeito nas bombas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/03/2022

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

CHINA LANÇA PRIMEIRO PORTA-AVIÕES DESENVOLVIDO E PRODUZIDO NO PAÍS

Terceiro porta-aviões do país, o **Type 003** foi equipado com a mais recente tecnologia de armamento e lançamento de aeronaves, sendo capaz de rivalizar com o Ocidente

Por Valor, Com Associated Press — São Paulo

A China lançou nesta sexta-feira seu terceiro porta-aviões, o primeiro a ser totalmente desenvolvido e produzido no país. O porta-aviões **Type 003**, batizado de **Fujian**, deixou um estaleiro nos arredores de Xangai pela manhã e atracou em um píer próximo, segundo a mídia local.

A emissora estatal CCTV mostrou membros da Marinha reunidos sob o enorme navio enquanto uma cerimônia de celebração acontecia, com jatos de água, fitas e fumaças coloridas que comemoravam o novo marco das forças armadas chinesas.

Equipado com a mais recente tecnologia de armamento e lançamento de aeronaves, especialistas acreditam que as capacidades do Type 003 rivalizam com as dos porta-aviões ocidentais, já que Pequim busca modernizar sua marinha, já a maior do mundo.



O novo porta-aviões lançado pela China — Foto: Li Gang/Xinhua via AP

O primeiro porta-aviões da China foi um navio soviético reaproveitado, e o segundo foi construído na China, mas baseado em um projeto soviético. “Este é um marco importante para o complexo industrial militar da China”, disse Ridzwan Rahmat, analista da empresa de inteligência de defesa Janes.

“Isso mostra que os engenheiros chineses agora são capazes de fabricar internamente o conjunto completo de

um porta-avião para a guerra naval moderna, incluindo corvetas, fragatas, destróieres, navios anfíbios e agora um porta-aviões”, disse ele. “Essa capacidade de construir um navio de guerra muito complexo do zero inevitavelmente resultará em variações e benefícios para a indústria de construção naval chinesa”.

O Type 003 emprega um lançamento de catapulta, que especialistas disseram que parece ser um sistema do tipo eletromagnético, como o desenvolvido pela Marinha dos EUA. A agência de notícias oficial da China, Xinhua, confirmou que o Fujian empregou o sistema eletromagnético, em relatório divulgado nesta sexta-feira.

Esse sistema exige menos da aeronave do que os sistemas de catapultas por vapor, mais antigos. O uso da catapulta magnética significa que o navio poderá lançar uma variedade maior de aeronaves, o que é necessário para que a China possa ter um poder naval de maior alcance, disse Rahmat.

“Essas catapultas permitem que aeronaves transportem maior carga de armas”, disse Rahmat.

Os outros dois porta-aviões chineses foram construídos para empregar o chamado método de lançamento de “salto de ski” para aeronaves, com uma rampa no final da pista curta para ajudar os aviões a decolarem.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/03/2022

RÚSSIA REDUZ ENVIO DE GÁS NATURAL PARA ITÁLIA E FRANÇA

Este é o terceiro dia de reduções significativas no fluxo de abastecimento para alguns dos principais países europeus

Por Valor — São Paulo

A Rússia continua a cortar o fornecimento de gás para países europeus, e nesta sexta-feira diminuiu em 50% o envio do combustível para a Itália e a Eslováquia. Para a França, o fluxo foi interrompido.

Este é o terceiro dia de reduções significativas no fluxo de abastecimento para alguns dos principais países europeus, uma medida que também atingiu a Alemanha e a Áustria.

A Rússia justifica os cortes pela falta de novas peças para o gasoduto Nord Stream 1, que estão paradas no Canadá sem poder serem enviadas para Moscou por conta das sanções impostas ao país pela invasão da Ucrânia.

Líderes na Alemanha e na Itália chamaram as reduções de um movimento político e aumentaram as tensões na Europa, que já estavam altas pela guerra e pelos cortes ao fornecimento de gás para a Polônia, Bulgária, Finlândia, Holanda e Dinamarca.

A Rússia disse à SPP, empresa estatal de gás da Eslováquia, que reduziria as entregas ao país em 50%, segundo o diretor da empresa, Richard Prokypcak, em coletiva de imprensa. O motivo da redução não foi esclarecido.

A gigante estatal russa de energia Gazprom disse à empresa italiana de gás Eni no mesmo dia que forneceria apenas 50% da quantidade de gás solicitada para sexta-feira, reduzindo o fluxo para um dos maiores importadores de gás russo da Europa pelo terceiro dia. A Gazprom reduziu em 15% a entrega para a Itália na quarta-feira.



Usina da estatal de gás russa Gazprom — Foto: Reprodução

A Itália é o segundo país da Europa que mais utiliza gás russo: cerca de 40% do produto usado no país vem da Rússia. Diferentemente de outros países que tiveram fornecimento interrompido, os italianos entraram no mecanismo russo de pagamento em rublos.

Já a França deixou de receber gás russo. A operadora da rede de gás francesa, GRTgaz, disse que o fornecimento russo via Alemanha foi interrompido na quarta-feira, depois de cair 60% nos primeiros cinco meses do ano.

A operadora disse na sexta-feira que, apesar da interrupção no fornecimento russo, não são esperadas interrupções no fornecimento de gás neste verão, em parte graças a mais remessas via Espanha. A França normalmente obtém cerca de 17% de seu gás natural da Rússia, mas o combustível é uma parte relativamente pequena do mix de energia da França, e representa cerca de 16% da energia usada no país.

O corte no fornecimento para a França foi “uma consequência da já conhecida redução” do fornecimento de gás através do gasoduto Nord Stream 1, disse o porta-voz do Ministério da Economia alemão, Stephan Gabriel Haufe. Ele não deu mais detalhes sobre as razões específicas para o corte.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/03/2022

TCP PLANEJA INVESTIR R\$ 370 MILHÕES ATÉ 2023

Investimentos serão destinados à ampliação de áreas para carga refrigerada e compra de guindastes

Por Taís Hirata — De São Paulo



O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), controlado pela China Merchants Port, dará início a um plano de investimentos de aproximadamente R\$ 370 milhões, que serão aplicados até o fim de 2023. O objetivo é aumentar a capacidade, tanto a de armazenamento quanto a de movimentação de cargas.

Parte dos recursos será destinado à compra de 11 guindastes do tipo RTG, utilizados no transporte de contêineres. O investimento já fazia parte das obrigações da concessão, mas a decisão de realizar a aquisição neste momento se deu pela janela de isenção fiscal aberta com a prorrogação do Reporto, que suspende a cobrança de impostos federais na importação de equipamentos do setor. A lei da BR do Mar estendeu o programa até o fim de 2023.

O objetivo da companhia é ampliar sua capacidade de movimentação de cargas em 15%.

O plano de investimentos também prevê uma expansão de 43% da área destinada a contêineres refrigerados, que chegará a 5.178 tomadas. Uma das principais cargas para o TCP são as carnes congeladas - em 2021, o terminal respondeu por 35,4% das exportações de frango do país.

A área de pátio também terá uma ampliação de 20 mil m². Isso será possível por meio da otimização das estruturas do terminal, que hoje já ocupa 480 mil m².

A necessidade de expansão surgiu, em parte, a partir do caos logístico gerado pela pandemia. No fim de 2019, logo antes da crise sanitária, o TCP concluiu investimentos que ampliaram em 150 mil m² sua área. À época, a previsão era que isso seria suficiente para atender a demanda das próximas décadas, conta Thomas Lima, diretor comercial e institucional da empresa. “Com a pandemia, tivemos a capacidade tomada logo de cara. Todos os parâmetros foram alterados”, diz.

Durante a crise da covid-19, as cadeias logísticas globais passaram por uma completa desorganização, em meio ao fechamento de portos, interrupções nas linhas de produção e atrasos na liberação de cargas. Os efeitos observados desde 2020 incluem congestionamentos nos terminais, escassez de contêineres no mercado e armazéns lotados.

Além da pressão gerada a partir da pandemia, a movimentação cresceu. No TCP, em 2021, o volume de contêineres cheios teve crescimento anual de 5,9%. O fluxo seguiu em alta de 2,3%, no primeiro trimestre deste ano.

Na avaliação do executivo, as perspectivas são positivas. “O Porto de Paranaguá é muito voltado ao agronegócio, que é um setor que cresce, a despeito do PIB do país. O mundo está consumindo mais carne, e isso tende a impulsionar a movimentação.”

Lima reconhece que a pandemia continua gerando impactos na operação. Os recentes “lockdowns” na China reduziram a vinda de contêineres refrigerados vazios ao país, o que poderá gerar um gargalo às exportações de carne, que precisam dos equipamentos. “Os exportadores estão com os armazéns lotados, porque o abate não parou”, diz.

O executivo pondera que é complexo fazer previsões em relação à normalização da situação. Porém, para ele, há uma expectativa de que no fim deste ano o fluxo entre Ásia e Brasil possa se normalizar, caso a China não faça mais “lockdowns”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/03/2022

2W ENERGIA FATURA R\$ 1 BI COM PEQUENOS CLIENTES

País tem atualmente 42 comercializadoras varejistas que atendem pequenos clientes habilitadas na CCEE

Por Fábio Couto — Do Rio



Claudio Ribeiro, da 2W Energia: plano de instalar novos parques eólicos para alcançar 1 GW nos próximos dois anos — Foto: Divulgação

A 2W Energia alcançou a marca de R\$ 1 bilhão em contratos de eletricidade comercializados por sua comercializadora, criada exclusivamente para atender a pequenas e médias empresas. A empresa negocia este tipo de contrato desde o fim de 2020. A chamada comercialização varejista é uma das apostas da 2W Energia num mercado cada vez mais concorrido e em vias de ser ampliado com mudanças nos limites de migração para o mercado livre, onde o consumidor pode escolher o fornecedor da energia. A empresa possui 2 mil consultores no Brasil que buscam novos negócios.

A figura do comercializador varejista foi criada para que esse agente represente, perante a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), consumidores com pequenas cargas, de até 1 megawatt (MW), para não “congestionar” a câmara com operações de varejo. Atualmente, 42 comercializadores varejistas estão habilitados na CCEE para operar. Nos últimos anos, a migração para o mercado livre tem sido intensiva, puxada em grande parte pelos chamados consumidores especiais, aqueles que possuem demanda acima de 0,5 MW, conectados em alta tensão, que compram energia de fontes renováveis, como eólicas e usinas solares. Dados da CCEE atualizados até maio apontam para um total de 9.017 consumidores especiais.

Segundo o presidente da 2W, Claudio Ribeiro, a marca de R\$ 1 bilhão é importante especialmente quando se olha o porte dos clientes. São consumidores que possuem contas de luz na casa de R\$ 30 mil por mês e demanda efetiva a partir de 0,2 MW, embora tenham carga contratada de 0,5 MW. Os contratos têm prazo médio de 7,4 anos, considerado de longo prazo, ante o perfil de carga desse nicho.

O executivo recorda que o mercado livre tem possibilidade de se expandir só com a adoção, pelo governo, de medidas infralegais, o que envolveria empresas com carga contratada abaixo de 0,5 MW, conectadas em alta tensão. “Teríamos uns 250 mil consumidores que poderiam se tornar livres só com uma portaria do MME [Ministério de Minas e Energia].”

Outra vertente da 2W Energia é a geração. Atualmente, possui dois projetos eólicos em implantação, que somam 399 MW de potência: Anemus, de 138,6 MW, no Rio Grande do Norte, que terá aerogeradores da brasileira Weg; e Kairós, de 260,4 MW, no Ceará, com turbinas da dinamarquesa Vestas. O investimento nos parques é de cerca de R\$ 2,2 bilhões.

Ribeiro informou que a empresa planeja construir um terceiro parque eólico, pelo menos. A meta é chegar a 1 gigawatt (GW) nos próximos dois anos.

A empresa até estuda entrar na geração solar, mas está atenta à situação atual da cadeia de fornecimento, pois os equipamentos são oriundos de fábricas da China, o que não acontece na fonte eólica, cujos fornecedores estão localizados em países da Europa e nos Estados Unidos, além de existir uma indústria formada no Brasil. A alta demanda chinesa por geração solar, o câmbio e questões logísticas têm influenciado os preços. Mas a empresa não fecha totalmente a porta para a fonte.

“Vamos continuar investindo. Temos dois trabalhos: executar os dois parques que já estão com obras a todo vapor e pensar na estruturação financeira dos projetos que estão no ‘pipeline’ que completam esse 1 GW”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/03/2022

REPENSANDO AS CADEIAS DE SUPRIMENTO

Atuais gargalos chamam atenção também para a redução da competição
Por Diane Coyle



A partir da década de 1980, a produção transnacional possibilitou a expansão do comércio global e a adoção de baixos preços para os produtos, o que contribuiu significativamente para o crescimento econômico. Mas os choques causados pela pandemia de covid-19 e pela guerra na Ucrânia mostraram às empresas que os aumentos de eficiência decorrentes da divisão global do trabalho - e da produção “just in time” - ocorrem à custa da resiliência. Com os gargalos da cadeia de suprimentos global sem perspectiva de

solução em breve, as empresas se voltaram para o repatriamento ou, pelo menos para “a transferência [da produção] para locais amigáveis”, tentativa que pretende associar uma maior proximidade geográfica a uma maior paz de espírito geopolítica.

Mas voltar a restabelecer as cadeias de suprimentos mais curtas e mais nacionais (ou regionais) de uma geração atrás será oneroso em termos de crescimento. Para termos uma ideia da dimensão desse custo, basta considerar a ausência britânica pós-Brexit de qualquer recuperação pós-pandemia do comércio. O Departamento de Responsabilidade Orçamentária, órgão independente do Reino Unido, estima que a produtividade será 4% menor no longo prazo do que teria sido se o país tivesse mantido seus profundos laços comerciais com a União Europeia (UE). A especialização possibilitada pela globalização trouxe vantagens significativas, como argumentam há muito tempo muitos economistas (entre os quais eu mesma).

Os desafios na cadeia de suprimentos são consequência do esquecimento de que outras considerações que extrapolam a eficiência econômica têm importância e de que o conhecimento prático da mão de obra especializada não pode ser transmitido on-line

As empresas vão se adaptar aos choques das cadeias de suprimentos de maneiras diferentes. Algumas vão repatriar a produção. Outras encontrarão terceirizadas em lugares variados. E outras ainda poderão optar pelo aumento da automação. As duas últimas estratégias causarão um dano mais brando sobre a produtividade do que o repatriamento da produção, mas envolverão custos de adaptação e novos investimentos. Todas as três opções reverterão parte da globalização das últimas quatro décadas.

Outras empresas, no entanto, não conseguirão tomar quaisquer dessas medidas, em vista da escala e da natureza das atividades mais próximas das esferas da ponta de produção que elas terceirizaram ao longo dos anos. Em alguns setores, como os da indústria farmacêutica e de produtos químicos, a fabricação terceirizada responde por 15% a 20% da produção total.

Após 1980, houve uma guinada significativa entre as empresas na direção da compra de componentes, em vez de produzi-los internamente. Isso refletiu a disseminação das informações e da tecnologia de comunicações que possibilitou o envio de instruções e o recebimento instantâneo de retornos, ao lado de uma filosofia de gestão que enfatizava a eficiência de custos e a produção enxuta. Muitas empresas multinacionais mantiveram atividades de alto valor, como pesquisa e desenvolvimento ou projeto nos países-sede, e enviaram fórmulas ou modelos acabados a fábricas situadas em países de mais baixo custo, como a Malásia e a China. Após um período inicial de aprendizagem, essas instalações conseguiam fabricar produtos a um custo muito mais baixo do que no país de origem, e muitas vezes com uma qualidade mais homogênea.



Com o passar do tempo, no entanto, esse padrão gerou outro custo oculto: a perda do que é muitas vezes denominado conhecimento tácito, ou “know-how”, na produção industrial. Isso envolve o tipo de ajustes de otimização de desempenho e de aprendizagem partir da experiência que nunca é escrito, mas que ocorre em toda linha de produção. Esses lances de compreensão profunda podem constituir um retorno vital a pesquisadores e engenheiros, mas esse retorno se perde quando a produção ocorre a milhares de quilômetros de distância.

Empresas de países ricos permitiram que esses potenciais se corroessem por décadas e não conseguem repatriá-los rapidamente. Centros de produção industrial do Leste da Ásia, como China, Malásia e Cingapura, desenvolveram vantagens sustentáveis, difíceis de reproduzir em setores específicos e também em áreas como logística.

Isso representa problemas para as autoridades também. Garantir o abastecimento de commodities fundamentais, como alimentos e microchips, está atualmente no topo das agendas da maioria dos governos. Algumas economias avançadas lançaram iniciativas destinadas a reconstruir sua capacitação para a produção industrial, como o ambicioso plano de semicondutores da UE, de US\$ 45,5 bilhões ou a proposta da Califórnia, de US\$ 100 milhões, de fabricar insulina e outros medicamentos genéricos.

Planos desse gênero podem ser uma boa ideia, mas necessitarão de tempo e dinheiro consideráveis para serem bem-sucedidos. Por seu lado, a manutenção de estoques estratégicos é uma outra possibilidade.

Os atuais gargalos da cadeia de suprimentos também chamaram a atenção para a redução, normalmente despercebida, da competição. Embora os economistas tenham apontado para o aumento da concentração em muitos mercados, o foco continuou se concentrando geralmente nas grandes empresas “superstar” do final das cadeias de produção. Mas os episódios de escassez atuais são um lembrete de que, quanto mais especializado cada elo da cadeia se tornar, menor será a competição passível de haver em cada fase.

Pelo menos até recentemente, a política competitiva demonstrou estar pouco preocupada com empresas verticalmente integradas, desde que o mercado de varejo se mantivesse competitivo. A premissa era de que as pressões mais próximas à ponta de distribuição fluiriam na direção da ponta mais próxima à da produção. Alguns já começaram a questionar esse consenso, em meio a crescentes evidências do poder de mercado das empresas de maior porte. Mas a escassez de dióxido de carbono (um subproduto do fertilizante) na produção de alimentos no Reino Unido e o enorme impacto do fechamento de uma fábrica sobre a oferta de leite em pó nos EUA apoiam o mesmo argumento.

Esses desafios na cadeia de suprimentos são consequência do esquecimento de outras considerações que extrapolam a eficiência econômica têm importância e de que o conhecimento prático da mão de obra especializada não pode ser transmitido on-line.

Infelizmente, problemas que estão em formação há quatro décadas não podem ser resolvidos da noite para o dia, e o melhor curso de ação para as autoridades nada tem de óbvio. Esse é um motivo ainda maior para começar a repensar o modelo agora. **(Tradução de Rachel Warszawski).**

Diane Coyle é professora de políticas públicas da Universidade de Cambridge. Copyright: Project Syndicate, 2022.

www.project-syndicate.org

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 17/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CAEM EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA CHINA, MAS BALANÇA COMERCIAL SEGUE COM SUPERÁVIT

Por Marjorie Avelar* PORTOS E LOGÍSTICA 17 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Lockdowns em território chinês fizeram com que vendas externas para lá sofressem uma queda de 11,9%, em maio. Commodity mais afetada foi o minério de ferro, com redução de 7,76%

As exportações brasileiras chegaram à marca de US\$ 29,6 bilhões em maio, apesar de terem registrado uma queda significativa de quase 12% em suas vendas externas para a China. Outros destinos foram responsáveis por essa compensação: África, com aumento de 89,8%,

Oriente Médio (63%), União Europeia (47,7%), Mercosul (25,5%) e Estados Unidos (7,9%). Nas importações, foram observados aumentos de produtos vindos do Oriente Médio (100,3%), África (52,4%), EUA (68,5%), Mercosul (28%) e China (14,5%).

O desempenho das exportações no mês passado impulsionou o superávit da balança comercial do país, que inclui as importações (US\$ 24,7 bilhões, no mesmo período), resultando em um saldo positivo de US\$ 4,9 bilhões e corrente de comércio de US\$ 54,4 bilhões. De janeiro a maio de 2022, as vendas externas totalizaram US\$ 131,1 bilhões e as importações somaram US\$ 106 bilhões – um saldo positivo de US\$ 25,1 bilhões e corrente de comércio de US\$ 237,1 bilhões.

Os dados da balança comercial foram divulgados na segunda-feira (13), pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) vinculada ao Ministério da Economia, que também publicou uma prévia positiva para o início de junho: até a segunda semana do atual mês, comparada a junho de 2021, as exportações cresceram 15,4% e somaram US\$ 12,42 bilhões.

“O que temos observado, tanto no mês quanto no acumulado do ano, é uma preponderância do efeito do crescimento de preço na receita de exportação e na despesa com importação”, destacou Herlon Brandão, subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior da Secex, durante entrevista coletiva. “Esse efeito levou, em maio, a recordes de valor exportado e de valor importado, e, conseqüentemente, da corrente de comércio”, acrescentou.

Minério de ferro em queda

O que despertou a atenção de especialistas foi a queda das exportações para a China – de 11,9% em maio –, até então atribuída a novos lockdowns daquele país, por causa da crise sanitária ainda decorrente da pandemia de Covid-19.

O Brasil registrou uma freada nas exportações da indústria extrativa, na prévia do Secex até a segunda semana de junho: minério de ferro e seus concentrados (-37,9%), minérios de cobre e seus concentrados (-19,3%) e minérios de níquel e seus concentrados (-100%).

Principais compradores de minérios do Brasil, os chineses reduziram suas importações em 31% no 1º trimestre de 2022, na comparação com igual período do ano passado; e de 29% em relação ao 4º trimestre (de janeiro a abril), de acordo com o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

“A queda na produção mineral brasileira também foi observada, principalmente, devido às fortes chuvas em Minas Gerais (no mês de janeiro) e diversas manutenções em unidades operacionais pelo país. Por isso, depois de apresentar números crescentes em seu desempenho nos últimos meses, a indústria de mineração do Brasil passou por um período de baixa, nos resultados no 1º trimestre de 2022, comprovando a natureza cíclica dessa atividade”, informou o diretor de Sustentabilidade e Assuntos Regulatórios do Ibram, Julio Cesar Nery Ferreira, à Portos e Navios.

Produção interna foi menor

De acordo com o diretor, além da queda produtiva em Minas Gerais ocasionada pelo clima, outros cenários que mais contribuíram para os resultados inferiores da indústria mineral, de fato, envolveram “as medidas de isolamento decretadas pela China, em reação à pandemia de Covid-19 em diversas cidades”.

“Ainda tivemos um desempenho abaixo do esperado em grandes unidades de produção no Norte do país, manutenções em unidade produtivas, redução da demanda por minérios pelo governo chinês, como medida de controle de preços, além da queda na produção de aço de várias siderúrgicas chinesas, em resposta às medidas de controle de qualidade do ar, durante as Olimpíadas de Inverno realizadas em fevereiro”, enumerou Ferreira.

Em relação à continuidade para 2022, ele acredita que o comportamento do mercado de mineração ainda pode “apresentar muita instabilidade, com variação frequente nas cotações do principal produto, que é o minério de ferro”. “É preciso esperar para ter uma melhor análise, mas como foi dito, em nossa entrevista coletiva do primeiro trimestre, não são esperadas grandes variações em relação ao exportado no ano passado, devendo acontecer a manutenção do quantitativo exportado”.

* Com informações da Secex/Ministério da Economia

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/03/2022

TRANSPORTE MARÍTIMO DO BRASIL AMARGA 104º LUGAR ENTRE 144 PAÍSES

Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 17 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Ranking faz parte de um estudo inédito da CNI, que será entregue em conjunto com as “Propostas da Indústria para as Eleições 2022”, aos candidatos a presidente da República. Depois dos avanços nos investimentos privados em terminais portuários do país, instituição acredita que agora é hora de privatizar e modernizar as administrações dos portos públicos.

Vistos como principais elos da cadeia logística do setor produtivo brasileiro, os portos são responsáveis por 96% das mercadorias transacionadas – em toneladas – no comércio exterior do país, concentrando um crescente fluxo do transporte via navegação doméstica, de cabotagem e fluvial. Anualmente, eles movimentam mais de 1,2 bilhão de toneladas pelo modal aquaviário que, entre 2010 e 2021, teve uma expansão de 3% no fluxo de cargas, ao ano.

Os números até poderiam ser animadores, mas nem passam perto de nadarem em berço esplêndido, levando em conta que, em um ranking com 144 países, o transporte marítimo brasileiro amarga o 104º lugar, ficando atrás somente do rodoviário (116º). Somados ao transporte ferroviário (86º) e aéreo (85º), esses quatro modais colocaram o país em uma incômoda 85ª colocação.



Os dados são do “The Global Competitiveness Report 2019” e fazem parte do estudo inédito “Transporte de Cargas: abrindo novos caminhos”, elaborado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e que será entregue, em conjunto, com as “Propostas da Indústria para as Eleições 2022” aos candidatos a presidente da República.

Conforme sugeriu a instituição, o Brasil precisa sair dos atuais 0,4% em investimentos no setor de transporte para, no mínimo, 2% do Produto Interno Bruto (PIB), em um “esforço necessário por ao menos duas décadas, para modernizar a logística de transporte do país”.

“Uma das consequências do volume insuficiente de investimentos no Brasil é a qualidade ruim da nossa infraestrutura de transportes. A baixa oferta de serviços logísticos e os gargalos encontrados em nossas rodovias, ferrovias, portos e aeroportos são, em conjunto, um dos principais componentes do Custo Brasil, que tanto atrapalha a competitividade do setor produtivo brasileiro”, afirmou o gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso, em comunicado à imprensa.

Privatização

Para o transporte marítimo, a CNI vai propor a privatização das administrações portuárias públicas; implementação do regime de outorgas ao setor privado para gestão de trechos hidroviários; autorização via lei da regulação de preços dos serviços de praticagem pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); além de avançar em medidas que reduzam o custo e aumentem a transparência dos procedimentos do transporte marítimo internacional.

Ao analisar o estudo da CNI, o diretor da FGV Transportes (Fundação Getúlio Vargas), Marcus Quintella, disse concordar com a desestatização. “A privatização das administrações portuárias é importante, começando pela Companhia Docas, que está sendo preparada. Todo esse processo servirá para otimizar e melhorar a gestão administrativa portuária. Na verdade, os portos já são todos praticamente privados, mas estamos falando da administração, da gestão dos portos organizados públicos”, comentou ele à Portos e Navios.

Quintella também viu com bons olhos a proposta de implementar o regime de outorgas para o setor privado na gestão das hidrovias, que deveriam ser consideradas tão importantes quanto as rodovias. “Nós precisamos deixar de ter somente rios navegáveis para termos hidrovias, todas balizadas, sinalizadas e com gestão de tráfego. Tudo isso é fundamental para que haja a utilização de toda a potencialidade fluvial que nosso país oferece”.

“Essa situação é muito dependente das políticas públicas. O governo brasileiro adotou medidas protecionistas, por exemplo, (no transporte) de cabotagem. As frotas de longo curso ficaram obsoletas no Brasil, não houve incentivo para isso, não foi renovada por falta de competitividade da bandeira brasileira”, criticou.

Para o diretor da FGV Transportes, “se não houver investimentos públicos fortes e estruturadores, não haverá desenvolvimento e a nossa situação será a mesma”. “O que não pode é passar o problema para a iniciativa privada, porque ela é complementar, ajuda, entra em programas importantes, mas desde que haja rentabilidade para ela, que não tem esse papel de estruturadora do país”, comentou.

Dependência das rodovias

Outro ponto do estudo da CNI, que já era do conhecimento de especialistas, é a elevada participação do transporte rodoviário que, excluindo minérios e combustíveis, responde por 86% de toda matriz de transporte do país. Mesmo incluindo esses granéis, que são responsáveis pela maioria das movimentações por ferrovias (minérios) e por cabotagem (combustíveis), os caminhões ainda carregam mais de 60% de todas as mercadorias transportadas no Brasil.

“A participação do modal rodoviário, na matriz de transporte brasileira, está acima dos níveis verificados em países de grande dimensão territorial e econômica. Rússia, Estados Unidos,



Canadá, China e Austrália apresentam uma participação do modal rodoviário na matriz de transporte de, respectivamente, 8%, 32%, 43%, 50% e 53%", indicou o estudo da CNI.

Para Quintella, da FGV Transportes, "há um grande desequilíbrio da matriz do transporte de cargas no Brasil, em favor do modal rodoviário". "Nós somos um país altamente dependente do transporte rodoviário, só que também não temos rodovias. Apenas 14% da malha rodoviária nacional é pavimentada e, destes 14%, cerca de 60% está em estado regular, ruim ou péssimo, segundo as pesquisas anuais da Confederação Nacional de Transporte (CNT)".

É possível melhorar?

Diante de tantos antigos gargalos e novos desafios relacionados aos quatro modais do país, a CNI questionou se seria possível melhorar a qualidade da malha e superar a dependência do caminhão, para o transporte de cargas em longas distâncias dentro do território nacional. Isso porque a "extensão total das rodovias pavimentadas brasileiras equivale a 5% da malha chinesa e norte-americana, enquanto a densidade de rodovias nesses países é 18 vezes superior à do Brasil".

Acostumada a percorrer as estradas pelo país afora, Elisângela Pereira Lopes, assessora técnica de Logística e Infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), disse que há uma "necessidade de equalização ou melhor distribuição da matriz de transporte brasileira".

Ela ressaltou que, quando se trata do transporte de grãos, por exemplo, 85% de tudo que é movimentado segue pelas estradas. "O uso de linhas férreas ainda é aquém do desejado pelo setor do agronegócio, pois somente 17% de seus produtos são escoados por ferrovias. A maior parte, isto é, 76% são utilizadas pelo minério do ferro. Fora que nossos rios não possibilitam a navegação durante o ano todo", comentou Elisângela, à Portos e Navios.

Nesse sentido, ela afirmou que "as ações (de melhorias para o transporte) devam ser voltadas para agilizar os processos de licenciamentos, elaboração de projetos atrativos aos investimentos privados, aumento da oferta dos modais ferroviário e hidroviário, de maneira a promover a interação com o rodoviário, reduzindo os custos".

Na opinião da assessora técnica da CNA, "como principal produtor de soja e milho, juntamente com os Estados Unidos e Argentina, é importante que nosso país invista nos corredores de exportação e de comércio". "Nossos custos de transporte superam nossos concorrentes, pelo uso intensivo das rodovias (de 1.000 a 1.500 quilômetros da fazenda ao porto). A Argentina percorre 300 quilômetros até os portos e os EUA utilizam as rodovias para ligar o Rio Mississippi e suas ferrovias. Essa prática resulta em um custo de 30% a 40% menor do que no Brasil", comparou Elisângela, ressaltando ainda a necessidade de investir em novas fronteiras como os portos do Arco Norte.

A especialista ainda mencionou que o déficit de logística no país é decorrente da falta de manutenção e pavimentação das estradas (já que, segundo ela, somente 12,4% delas são pavimentadas); da ausência de investimentos em derrocamento, dragagem, sinalização, implantação de eclusas nos rios, de modo a torná-los navegáveis o ano inteiro; entre outros problemas.

"A redução dos investimentos em infraestrutura – em especial na manutenção das estradas –, em relação aos últimos 20 anos, resultou na piora da qualidade das rodovias. Além disso, projetos como o derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, e a paralisação do leilão da Ferrogrão [ferrovia que conectará a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará], pelo Supremo Tribunal Federal (STF), tem resultado na demora dessa equalização da matriz de transporte do nosso país", ressaltou Elisângela.

* Com informações da Confederação Nacional da Indústria (CNI)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/03/2022

LOCKDOWN NA CHINA NÃO AFETARAM VOLUMES PORTUÁRIOS DOS EUA, DIZ RELATÓRIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 17 Junho 2022



Um relatório mensal de abril revela outro mês recorde de volumes de importação de contêineres oceânicos dos EUA em abril, mas reduziu os tempos de espera nos principais portos dos EUA.

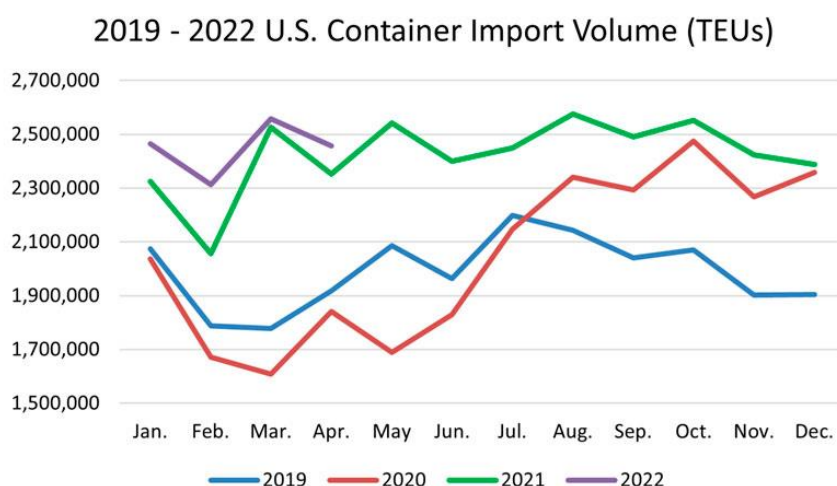
O impacto antecipado dos bloqueios de Covid na China ainda não se materializou no volume geral de importações de contêineres dos EUA. A combinação de alto volume, bloqueios na China e conflito global continua a apontar para um desempenho desafiador do supply chain global em 2022, de acordo com o relatório de abril do

Descartes Systems Group.

O mês continuou o início muito forte de 2022 com 2,47 milhões de importações de contêineres, estabelecendo outro recorde mensal para os volumes dos EUA. Os volumes de importação de contêineres caíram quatro por cento em relação a março de 2022, mas podem ser considerados semelhantes a março devido ao feriado da Páscoa e ao mês de abril ser um dia mais curto.

Em contraste com os anos anteriores, no entanto, os volumes de abril de 2022 aumentaram 4% em relação a abril de 2021 e 28% em relação à pré-pandemia de abril de 2019.

Mais um mês excedendo efetivamente a marca de 2,4 milhões de TEUs indica que as interrupções crônicas do supply chain (por exemplo, atrasos, variabilidade etc.) que os importadores e a comunidade de logística estão enfrentando não estão diminuindo no curto prazo.



Fonte: Descartes Datamyne

“Como as importações da China foram quase um por cento maiores em abril de 2022 em relação a abril de 2021, pode-se concluir que, apesar do lockdown, um grande número de mercadorias ainda estava saindo da China em meados de fevereiro a meados de março”, disse Chris Jones, vice-presidente executivo de indústria e serviços da Descartes.

“Enquanto os volumes de importação de contêineres estavam novamente em níveis recordes, abril mostrou uma redução contínua nos tempos de espera nos portos, embora a maioria ainda esteja enfrentando atrasos superiores a 10 dias.”

Tabela 2

Los Angeles	12.4	10.3
Long Beach	10.3	9.7
New York/New Jersey	15.0	14.7
Savannah	10.6	10.7
Norfolk	15.1	14.1
Houston	12.7	11.6
Charleston	18.0	13.4
Oakland	23.8	13.8
Seattle	8.8	11.5
Tacoma	12.0	11.4

Figura 2: Tempos médios de espera (em dias) nos 10 principais portos dos EUA

Fonte: Descartes Datamyne

Os volumes entre os portos da costa oeste e leste dos EUA mudaram novamente em abril de 2022 em comparação com março de 2022, informou Jones. Os cinco principais portos da Costa Leste aumentaram para 45,4% do volume total de contêineres de importação, enquanto os principais portos da Costa Oeste representaram 41,2%. Os saltos de março, quando a divisão foi de 41,4% para a Costa Leste e 45,0% para a Costa Oeste.

Os volumes também estão se afastando dos 10 principais portos. Em abril de 2021, os 10 principais movimentaram 86,9% de todo o volume. Em abril de 2022, eram apenas 86,5%.

O relatório é o décimo da Descartes desde o início de sua análise em agosto de 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/03/2022

WILSON SONS REGISTRA CRESCIMENTO NAS EXPORTAÇÕES DE VINHOS E SUCOS PELO TECON RIO GRANDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Junho 2022



Segmento de bebidas apresentou alta de 62% em abril e 8% no acumulado do ano no terminal de contêineres gaúcho

A Wilson Sons registrou aumento na exportação de cargas de sucos e vinhos em abril deste ano, através do Tecon Rio Grande. O segmento apresentou alta de 62% em relação a abril de 2021. No acumulado dos quatro primeiros meses do ano, o crescimento foi de 8% na comparação com o mesmo período do ano passado. Os principais mercados

consumidores para estes produtos de vinícolas nacionais são Haiti, Países Baixos, Estados Unidos, Japão e China.

Se avaliado separadamente, o segmento de sucos apresentou, em abril, aumento de 123% nas exportações pelo terminal de contêineres gaúcho e de 9% nos primeiros quatro meses deste ano. Já a exportação de vinhos cresceu 120% no último mês e 79% no primeiro quadrimestre de 2022 pelo Tecon Rio Grande.

"Os resultados positivos para os primeiros meses do ano atestam a relevância do valor agregado dos produtos que integram o segmento de bebidas. O ano de 2022 está confirmando o interesse de destinos atraentes no mercado internacional por sucos e vinhos brasileiros. O segmento mostra resiliência em um cenário desafiador para o transporte comercial marítimo e logística portuária", destaca Paulo Bertinetti, diretor-presidente do terminal.

Os números positivos para exportação de vinhos e sucos nos quatro primeiros meses deste ano reforçam a tendência de alta registrada em 2021. Dados da Uvibra (União Brasileira de Vitivinicultura) mostram que as exportações de vinhos brasileiros cresceram 83,25% no ano de 2021, em comparação com 2020. Pelo consolidado do ano, foram 8.132.342 litros, ou seja, 10,8 milhões de garrafas, que saíram do Brasil nos 12 meses e chegaram a 53 países, com destaque para o Paraguai, Haiti, Rússia, China e Estados Unidos. Se for somado o volume de vinho, espumante e suco de uva, o total ultrapassa os 12.437.524 litros contra 6.586.262 do ano passado. O maior crescimento percentual foi na categoria de suco de uva, com 144,59% de incremento, chegando a 3.369.939 litros.

Para a Uvibra, a boa performance mostra o reconhecimento da qualidade dos produtos nacionais, o câmbio favorável e ações em feiras, missões comerciais e eventos promocionais. Outro ponto favorável é a diversidade de uvas e de estilos de vinhos e espumantes produzidos no Brasil, graças às dimensões continentais do país e de uma diversidade de terroirs única no mundo. Hoje, a produção brasileira está presente em 26 regiões de 10 estados. Para este ano, o setor está muito otimista, ainda mais depois da Safra 2022 ter encerrado com êxito frente a qualidade das uvas, mesmo diante da forte estiagem registrada nos últimos meses.

"Temos um portfólio de vinhos e espumantes que agradam aos mais variados paladares em todos os continentes. Temos espumantes e vinhos nobres mais elaborados, assim como vinhos e espumantes mais descontraídos. Essa facilidade em beber é que tem encantado outras culturas", diz o presidente da Uvibra, Deunir Luis Argenta.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/03/2022

OPINIÃO - O DESAFIO DA SUSTENTABILIDADE NO TRANSPORTE MARÍTIMO E AS TENDÊNCIAS NA DIGITALIZAÇÃO

Por Márcio Martin OPINIÃO 16 Junho 2022



Com a globalização do consumo e o boom do e-commerce, sobretudo nos anos de pandemia, o volume de compra e venda de produtos, alimentos, insumos e commodities entre os países aumentou exponencialmente. Segundo a United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), o total comercializado em 2021 chegou a US\$ 28 trilhões, 23% superior a 2020 — um recorde histórico. Apenas no terceiro trimestre do ano passado, o volume alcançou US\$ 5,6 trilhões.

O transporte marítimo é responsável por 90%



do deslocamento destes itens entre os países. O setor vive período de forte crescimento e, assim como outras indústrias, experimenta acelerada digitalização de seus processos, buscando ser mais eficiente, seguro, rentável e ambientalmente responsável.

Para dar conta da demanda, armadores, agentes de carga, portos e demais empresas do setor vêm elevando os seus investimentos em tecnologia, automação e conectividade. Dentre os recursos mais utilizados estão a Internet das Coisas (IoT, em inglês), a inteligência artificial (IA), o aprendizado de máquina (machine learning), blockchain, big data e interfaces inteligentes que integram e centralizam dados e informações relativas à operação portuária. Uma vez reunidas em um único ecossistema, estas soluções promovem um ganho de eficiência, qualidade e segurança para o setor, tanto nos terminais em terra, quanto nos navios em trânsito pelos oceanos.

Desafio verde

O transporte de carga marítimo emite aproximadamente 1 bilhão de toneladas de CO2 por ano — cerca de 2,5% do total produzido no mundo —, o que coloca a descarbonização do setor no centro do debate. Dentre as iniciativas em desenvolvimento estão a modernização da frota atual, com a recuperação e adaptação dos navios mais antigos às metas de carbono zero; sistema de navegação por GPS avançado que diminua o distanciamento entre os navios; criação de rotas orientadas pelo clima e condições oceânicas; novos propulsores, mais econômicos; e a produção de combustíveis alternativos menos poluentes.

Todo este esforço visa atender à ambiciosa meta de redução de GEE do setor estipulada pela International Maritime Organization (IMO) e International Chamber of Shipping (ICS): diminuição de 50% das emissões de gases do efeito estufa até 2050, em comparação aos níveis identificados em 2008.

Este desafio ambiental soma-se a todos os demais nesta longa viagem do setor de transporte e logística marítima em busca de maior eficiência, segurança e confiabilidade. A reinvenção da atividade passa, necessariamente, pela adoção da tecnologia como uma autêntica bússola, capaz de orientar o setor neste mar de dados rumo a um futuro mais verde e próspero.

Tendências na digitalização do setor

Nos portos, a IoT agiliza a liberação das cargas e colabora com o monitoramento, com sensores conectados em diversos equipamentos e áreas logísticas dos portos gerando dados que serão coletados e processados. Nos navios, permite o controle remoto a compartimentos, baías, portas de escotilha, sistemas de anteparas e máquinas hidráulicas e rede elétrica.

A inteligência artificial é um recurso utilizado para analisar o big data gerado pelo ecossistema digital e transformá-lo em informação estratégica para o gestor portuário e das companhias. Essas previsões têm como finalidade permitir a otimização de processos e fluxos de trabalho, evitando o congestionamento de navios no mar para o descarregamento dos produtos ou de caminhões na zona do porto, à espera de liberação das cargas.

A possibilidade de machine learning e automação são recursos utilizados em determinados trabalhos nos terminais onde há maior risco de acidente. São máquinas inteligentes, orientadas por software com aprendizado automático, que realizam a manutenção de equipamentos pesados, como guindastes ou robôs que fazem a limpeza dos cascos dos navios. A bordo das embarcações, esse aprendizado serve como suporte, por exemplo, para comandantes durante as manobras de atracação.

No caso da gestão portuária inteligente, trata-se de uma plataforma orientada por software que integra dados, processos e digitaliza documentos, permitindo maior agilidade à movimentação das cargas. Estes e-documents são responsáveis por eliminar a burocracia e o retrabalho, facilitando a atuação dos agentes marítimos e autoridades portuárias.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 076/2022
Página 48 de 48
Data: 17/06/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A tecnologia de blockchain vem conquistando maior relevância no setor, com o registro imutável de transações e no rastreamento de contratos relativos às mercadorias e cargas transportadas, reduzindo custos administrativos e riscos de fraude para as partes envolvidas no negócio, criando, assim, um sistema global mais transparente e confiável.

Em relação ao gerenciamento digital de rotas, geralmente os percursos dos navios são pré-estabelecidos antes de zarpar, sem levar em consideração eventuais imprevistos climáticos na rota. Com sistemas mais avançados de navegação, é possível se ajustar o curso em tempo real, conforme as condições oceânicas e do clima no trajeto, resultando em maior segurança, ganho de tempo e redução de consumo de combustível.

Márcio Martin é vice president Solutioning, Commercial Sales & Marketing Latam da green4T

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/03/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2

Fonte : InforMS

Data: 15/06/2022