


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING



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

Edição 037/2022
Data: 21/03/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CAMINHONEIROS QUE ATUAM NO PORTO DE SANTOS FALAM EM DESISTIR DA PROFISSÃO EM MEIO À ALTA DO DIESEL	4
PREFEITO DE SANTOS DEFENDE MAIS PODER AO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA	5
DE POPA A PROA: DESESTATIZAÇÃO DO PORTO, É PRECISO HAVER CONFIANÇA	5
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA QUER DISCUTIR 'AJUSTES' PARA TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS	7
ESPECIALISTAS PREGAM CAUTELA NA CONCESSÃO À INICIATIVA PRIVADA NO PORTO DE SANTOS	8
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É JANELA DE OPORTUNIDADE, DIZ MINISTRO	10
“PARA TRANSFORMAR A INFRAESTRUTURA É PRECISO OUSADIA”, DIZ MINISTRO SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL - A GUERRA DE PUTIN	12
HUB - CURTAS	13
<i>FERTILIZANTES I</i>	13
<i>FERTILIZANTES II</i>	13
<i>FERTILIZANTES III</i>	13
<i>VEÍCULOS EM SANTA CATARINA</i>	13
TCU ANALISA ACUSAÇÃO DE IRREGULARIDADES EM FAIXAS DE DOMÍNIO DA UNIÃO	13
ANTT ATUALIZA PISOS DE FRETES E TRANSPORTADORES ESPERAM NOVO AUMENTO NO DIESEL.....	15
CNT DEFENDE REAJUSTE DOS FRETES PARA EVITAR COLAPSO NOS TRANSPORTES	17
AGROCONSULT ESTIMA QUEDA DE 10% NA SAFRA DE SOJA 21/22	18
PRÓXIMA SAFRA DEVE CAIR 10,6%, ESTIMA CONSULTORIA	19
EDITAL DE AEROPORTO CIVIL METROPOLITANO DE GUARUJÁ DEVE SER LANÇADO NO FIM DO MÊS	19
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	21
PLANO EM SP PREVÊ FERROVIAS CURTAS PARA DESAFOGAR TRÂNSITO	21
SETOR SUCROENERGÉTICO BRASILEIRO É EXEMPLO DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL.....	22
COM MELHORA DO NÍVEL DA HIDROVIA TERMINAL DE PORTO MURTINHO FARÁ PRIMEIRO EMBARQUE DO ANO.....	23
NAVAL PORTO ESTALEIRO	25
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA COMENTA SOBRE LOGÍSTICA DE IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES NOS PORTOS NACIONAIS E AFIRMA QUE VEM TENTANDO REDUZIR OS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS DERIVADOS DO PETRÓLEO	25
JORNAL O GLOBO – RJ.....	26
MINISTÉRIO PREVÊ ALTA DE 70% NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO EM 10 ANOS. BRASIL NÃO CONSEGUIRÁ ELEVAR EXTRAÇÃO RAPIDAMENTE	26
GOVERNO ANUNCIA CRIAÇÃO DE MERCADO DE METANO E DESONERAÇÃO PARA PROJETOS DE BIOGÁS	28
NOVO PLANO DA CVM DOS EUA DEVE EXIGIR QUE EMPRESAS DIVULGUEM RISCOS DE MUDANÇA CLIMÁTICA	29
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	30
PETROBRAS VÊ AÇÕES CAÍREM MESMO COM ALTA DO PETRÓLEO, NA CONTRAMÃO DAS PETROLEIRAS GLOBAIS	30
MRV INAUGURA USINA DE ENERGIA SOLAR NA BAHIA	32
M. DIAS BRANCO MANTÉM APETITE POR AQUISIÇÕES EM 2022	33
BOLSONARO DIZ ESPERAR CONSULTA AO TSE PARA REDUZIR IMPOSTO DE GASOLINA EM ANO ELEITORAL	33
BOLSONARO VOLTA A RECHAÇAR INTERFERÊNCIA NA PETROBRAS E A CULPAR 'CORRUPÇÃO' POR ALTA DO COMBUSTÍVEL... ..	34
VALOR ECONÔMICO (SP).....	35
PROTESTO NA RECEITA ATRASA LIBERAÇÃO DE CARGAS	35
NOSSA AMBIÇÃO É TER SÓLIDA E DIVERSIFICADA GERAÇÃO DE CAIXA, DIZ PRESIDENTE DA ENAUTA.....	36
‘EFEITOS COLATERAIS’ DE SANÇÕES AMPLIARÃO IMPACTOS NA CADEIA DE ABASTECIMENTO, DIZEM ESPECIALISTAS DE COMÉRCIO	38
ESCASSEZ DE FERTILIZANTES AFETARÁ SAFRA DE CACAU NO MUNDO, DIZ ICCO	39
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	40
EVERGREEN RECEBE O 'EVER ARM', DE 23.992 TEUS, DO ESTALEIRO SAMSUNG.....	40
GREENPEACE APOSENTA SEU MAIOR NAVIO	40
MERCADO DE CONTÊINERES EM EXPANSÃO AJUDA A IMPULSIONAR A RECUPERAÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL	41
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS GARANTE VIABILIDADE DO TÚNEL IMERSO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ	42
PECÉM APOSTA EM PARCEIRIAS PARA AVANÇAR COM HUB DE HIDROGÊNIO VERDE	43
VETOS AO AFRMM FORAM DERRUBADOS POR FORMATO DE VOTAÇÃO ÚNICA, AVALIA ABAC	44
ENAUTA FECHA 2021 COM LUCRO DE R\$ 1,4 BILHÃO.....	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 037/2022
Página 3 de 46
Data: 21/03/2022
www.mercosshipping.com.br
mercoshipping.com.br

MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	45
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	45



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CAMINHONEIROS QUE ATUAM NO PORTO DE SANTOS FALAM EM DESISTIR DA PROFISSÃO EM MEIO À ALTA DO DIESEL

Profissionais relatam imensa queda nos lucros e a extinção do motorista autônomo: "Vou parar"
Por: Ágata Luz



Hugo Sérgio Ferreira atua como autônomo há três anos, e se diz desanimado depois do aumento dos combustíveis Foto: Flávio Hopp/AT

Após passar mais da metade da vida atuando como caminhoneiro, Pedro Luis Joannoni diz estar prestes a abandonar a profissão. Aos 55 anos, ele procura novas oportunidades de emprego para tocar a vida – e não é o único com este pensamento dentro da categoria. O motivo? O salto de 24,9% no preço do óleo diesel, anunciado pela Petrobras no último dia 11.

Profissionais que atuam no Porto de Santos relataram a imensa queda nos lucros. “Eu estou desistindo. Chego a ficar 60 dias fora de casa para não levar nada”, resume Joannoni, dizendo que só trabalhará enquanto seu caminhão não precisar de manutenção.

Desiludido, ele enfatiza que já se colocou à disposição de vagas para outros trabalhos e pretende parar com a profissão que exerce há 35 anos assim que precisar trocar o pneu, por exemplo. “Vou parar. O óleo diesel não deixa mais nem fazermos a manutenção do caminhão. Por isso, (o caminhão) anda caindo aos pedaços. Se um dia isso melhorar, volto”, enfatiza ele, que mora em Piracicaba (SP).

O caminhoneiro destaca que a falta de manutenção no veículo traz riscos. “Não tem mais jeito, o autônomo vai acabar”, desabafa.

Desânimo

Hugo Sérgio Ferreira, de 36 anos, também é autônomo e se diz muito desanimado com a profissão de caminhoneiro após o aumento dos combustíveis.

“A margem de lucro foi muito reduzida e a gente já sofre há muitos anos com isso. A cada dia que passa, fica mais difícil”. Casado e com dois filhos, ele afirma que o orçamento familiar foi impactado, mas é pela família que “ainda está rodando”.

Dos dez anos na estrada, Ferreira trabalha como autônomo há três. Ele mora em Ribeirão Pires (SP), mas está na Baixada Santista a trabalho. “A gente chega a pensar em desistir porque, do jeito que estão as coisas, se tiver mais uma alta dos combustíveis, não teremos como evitar uma paralisação. Não vai ter como a categoria suportar isso”.

Apesar dos caminhoneiros autônomos sentirem com mais intensidade os impactos do aumento do combustível, os profissionais empregados em empresas de transporte de cargas também sentem os reflexos do reajuste.

“Por mais que eu não seja o dono do caminhão, sinto reflexo na minha comissão. As viagens mais rentáveis que a gente fazia, para Mato Grosso e Rondônia, com R\$ 30 mil o frete, já não compensam mais”, explica Helder Lisboa Junior, de 38 anos.

Ele diz que o valor dos combustíveis acaba 'substituindo' o valor que era investido em pneu, pedágios e alimentação, por exemplo. "No final da linha, todo mundo vai sentir no prato". Morador de Santos, ele considera a profissão em que atua há cerca de 20 anos "íngrata e sofrida". "Ainda é possível viver, porém mais para frente eu já não sei".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/03/2022

PREFEITO DE SANTOS DEFENDE MAIS PODER AO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

Em evento realizado nesta sexta, no Grupo Tribuna, Rogério Santos falou sobre a desestatização do Porto de Santos

Por: Sandro Thadeu



Rogério Santos: "O CAP de Santos foi modelo para todo o País e isso precisa ser resgatado"
Foto: Matheus Tagé/AT

O prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), durante o 1º Encontro Porto & Mar 2022, ocorrido nesta sexta-feira (18), no auditório do Grupo Tribuna, defendeu a necessidade do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) voltar a ter o poder resolutivo, como ocorria no passado. Essa foi uma das medidas apresentadas para a proposta de desestatização do Porto de Santos, após ouvir os sindicatos de trabalhadores, empresários locais e representantes de terminais. "O CAP de Santos foi modelo para todo o País e isso precisa ser resgatado. O Município deve ser ouvido, independente do ministro que lá estiver".

Ele explicou ainda que pediu ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, a continuidade da Portus, o fundo de previdência complementar dos empregados das companhias docas, e uma atenção especial aos trabalhadores portuários avulsos. "Tenho preocupação com a questão do cais público, que é responsável por 60% da contratação mão de obra avulsa e é utilizado por empresários de Santos. Com a desestatização, há o risco de não termos mais isso".

Durante a reunião com o titular da pasta, o prefeito sugeriu a utilização de uma área pública como cais público, o que vem sendo analisado pelo ministério.

Potencial

A secretária de Planejamento de Guarujá, Polliana Iamonti, acredita que a ligação seca com Santos impulsionará o desenvolvimento da Cidade. Ela citou ainda que a Prefeitura está na iminência de assinar uma ordem de serviço para a desocupação de uma área na Prainha, onde moram mais de 1.200 famílias.

"Essa medida vai gerar uma expansão portuária naquela localidade e garantirá a instalação de novos terminais. Temos uma área de expansão de cerca de 40 mil metros quadrados para que seja utilizada para atividades portuárias e retroportuárias", ressaltou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/03/2022

DE POPA A PROA: DESESTATIZAÇÃO DO PORTO, É PRECISO HAVER CONFIANÇA

Marcelo Neri é Presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar)

Por: *Marcelo Neri*



Foto: Matheus Tagé/AT

Há seis anos, em palestra realizada em Genebra sobre logística e corredores de exportação do agronegócio, apresentei a empresas de vários países no evento Global Grain os caminhos percorridos por nossa soja, desde a produção até os complexos portuários do Arco Norte. Citei o enorme potencial das áreas brasileiras de cultivo e o crescimento que se avizinhava, os projetos de infraestrutura em progresso e as muitas mazelas estruturais existentes

Ao final de minha apresentação, um suíço fez a seguinte pergunta: “O Brasil ainda é um país de poesias e belas canções, bom futebol e afins, mas que na hora da execução se perde na falta de vontade política, corrupção e insegurança jurídica?”

Naquela hora, infelizmente, concordei parcialmente e de forma elegante com as palavras que a pergunta daquele senhor trazia. Não pude fazer uma total defesa, pois bem sei das questões culturais que nos afligem, da falta de uma mentalidade resiliente, da quase inexistente capacidade de execução e de um Estado menos intervencionista que sonhamos ter. O que me restou foi mencionar nosso grande potencial e o incremento de produção, que teriam de ser alimentados por melhorias em infraestrutura e logística.

Após alguns anos, podemos dizer que, hoje, o Brasil tem tido por meio do Ministério da Infraestrutura seu salto substancial em execução e resiliência. Lembro-me que, naquele momento em terras suíças, eu dizia que as problemáticas estruturais da matriz logística brasileira não eram mais os portos e os terminais, mas sim o equilíbrio entre os modais de transporte, o entorno desses portos, os seus acessos viários, e no caso dos portos públicos, a sua gestão e ordenamento centralizado.

Creio que, agora, eu poderia retornar a uma nova edição do Global Grain responder àquele suíço de forma diferente. Falaria sobre os avanços de nossa gestão pública quanto à capacidade de execução e melhoria dessa matriz logística. Entretanto, chamaria também para uma nova reflexão. Contaria sobre os novos esforços do governo em relação aos portos públicos, tomando como exemplo a desestatização do Porto de Santos. A reflexão que faria seria sobre um voto de confiança da opinião pública e empresariado no trabalho deste governo e do ministério. Um voto de confiança para dar prosseguimento a mais projetos que acelerem, modernizem e alavanquem em produtividade os setores de infralogística. A bola da vez são os portos e não podemos deixar passar este bonde da história.

O Ministério da Infraestrutura, por meio de sua Secretaria Nacional de Portos, tem sido sensível e aberto às contribuições do empresariado, dos trabalhadores e demais setores interessados na desestatização do Porto de Santos. O que temos percebido é a melhor das intenções para a concepção de um modelo em que seja possível construir o equilíbrio necessário e possível para o enfrentamento de uma experiência privada que não devemos temer. Precisamos de melhorias não necessariamente nos terminais, mas em seu entorno, na chegada da carga e no canal de navegação, com uma gestão descentralizada, já que temos um Porto em sua grande maioria já todo arrendado e funcionando como se fosse privado. Diante disso, a quem não interessa a desestatização?

1. Considerando que o Governo tem recebido bem seus interlocutores, em debates e audiências públicas, e que os pleitos de maior preocupação têm sido resguardados, com os direitos dos atuais players respeitados, sendo o modelo, ao nosso ver, melhorado pelas diversas contribuições do empresariado que a Secretaria de Portos, na figura do secretário Diogo Piloni, que aberto ao diálogo já acolheu diversas propostas;



2. Considerando que mesmo temas que possam não ter sido digeridos, como perda por setores do empresariado, talvez já estejam sendo compensadas de outra forma;
3. Considerando que o poder público, se fazendo presente pelo órgão competente que é a Antaq, ganharia um poder ainda maior de destaque e teria força para intervir, com ferramentas de mitigação, em eventuais abusos do poder econômico contra a harmonia do ambiente de negócios da comunidade marítima de vários diferentes players no complexo portuário de Santos;
4. Considerando que o receio da negociação com um concessionário privado, e não mais com um ente público, não deva nos amedrontar, pois entendemos que o concessionário deverá querer alinhar com os arrendatários um bom funcionamento do complexo, pois estará focado na gestão do entorno dos terminais arrendados;
5. Considerando que a segurança jurídica é hoje é uma das principais preocupações do setor e que o governo, segundo seu secretário de Portos, tem garantido que o concessionário “não terá uma página em branco para escrever” e que os contratos celebrados com os operadores portuários são mantidos forma integral, a menos que haja a vontade dos arrendatários em alterá-los. A questão jurídica, por sinal, pode ser até um viés positivo da desestatização. Hoje, temos como exemplo de gestão pública que não funciona os longos anos de drama da dragagem que nunca findam, com entraves judiciais que provocam uma constante falta de execução do serviço e um contrato que se encerra, mas ainda assim o fornecedor o estende, porém não executa o serviço – mesmo com a Autoridade Portuária recorrendo ao Judiciário e tendo a favor a penalização da empresa com multa de R\$ 100 mil por dia. São situações de administração pública que, por questões de ordenamentos jurídicos, deixam um serviço tão importante à infraestrutura brasileira parado por conta de um único fornecedor.

Elencados todos esses pontos, temos a impressão que aqueles que ainda lutam para postergar ou não se interessam tanto pela desestatização do Porto de Santos, obviamente respeitando a legitimidade de seus interesses, são os mesmos que têm uma mentalidade fixa, e não de crescimento. A legitimidade de quem não se interessa por algo que possa ser melhor para um bem comum, além de ser devido ao fato do status quo (uma certa zona de conforto) estar confortável (para quer mudar se estamos garantidos hoje?), é também por conta de uma mentalidade fixa que vem da desconfiança, que por sua vez anda atrelada ao medo.

Pessoas, empresas e instituições em países com índice de corrupção alta não confiam uns nos outros. Existem pesquisas e gráficos que mostram que os brasileiros estão entre os povos mais desconfiados do planeta. O índice de desconfiança do brasileiro é estatisticamente similar ao do Zimbábue e da Uganda. Países ricos, com crescimento, que não geram tanto entraves burocráticos, que não judicializam em demasia, tendem a ser países que confiam uns nos outros. Crescimento econômico, estabilidade e boas gestões andam juntos com confiança.

Creio que deveríamos depositar confiança neste time do Ministério da Infraestrutura e da Secretaria de Portos, que não poupou esforços para arregaçar as mangas, atender a todos, acalmar os ânimos e mostrar aos suíços que podemos não somente escrever poesias e compor canções, mas também ter capacidade de execução, colocando vagões nos trilhos e, acima de tudo, confiando uns nos outros para garantir um ambiente seguro para que tenhamos os melhores serviços, o bem comum prevaleça e todos possam ter seus direitos respeitados.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/03/2022*

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA QUER DISCUTIR 'AJUSTES' PARA TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS

Tarcísio de Freitas abordou assuntos ligados à área portuária durante o 1º Encontro Porto & Mar, do Grupo Tribuna

Por: Redação



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante o 1º Encontro Porto & Mar, do Grupo Tribuna, admitiu que há apontamentos sobre prejuízos aos trabalhadores portuários, mas acredita que é possível chegar a “uma boa equação” e evitar que processos judiciais paralise o projeto para desestatizar a administração do Porto. Ele afirma que houve experiência bem-sucedida no Porto de Vitória, no Espírito Santo e que a hora é de “discutir ajustes”.

Para o ministro, também será necessário criar novos mecanismos para a formação de mão de obra no Porto Foto: Paulo Freitas

“Não estamos mexendo na relação capital-trabalho, não estamos mexendo com o trabalhador portuário avulso e não há mudança no Ogmo (Órgão Gestor de Mão de Obra). Para os trabalhadores da Companhia Docas, a gente tem alguma garantia de emprego, por um período de tempo, para que haja transição e até aproveitando daqueles funcionários que sejam de interesse do concessionário”.

Para Freitas, nem todas as questões serão solucionadas de uma vez. Ele acredita que a discussão da desestatização deve seguir e a situação dos empregos será aprofundada em outra oportunidade. “O melhor modelo que se tem é o possível, isso aprendemos rápido na política. Porque se você buscar o ideal, a chance de não fazer nada é gigantesca”.

O ministro ressaltou que naturalmente haverá uma evolução nas discussões. “Uma questão importante que apareceu nos debates é a necessidade de ter mais áreas de cais público para que a gente possa acomodar mais mão de obra avulsa. Existe essa preocupação da nossa parte e acho que vamos conseguir colocar no projeto uma coisa melhor do que temos”.

Ele acredita que serão necessárias evolução e modernização da legislação portuária, mas essa discussão terá que ser feita de forma separada. “Até para adaptá-la aos requisitos para tornar o trabalho portuário mais igualitário”.

Formação

Para o ministro, também será necessário criar novos mecanismos para a formação de mão de obra no Porto, porque “o ensino profissional marítimo está falido”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/03/2022

ESPECIALISTAS PREGAM CAUTELA NA CONCESSÃO À INICIATIVA PRIVADA NO PORTO DE SANTOS

Representantes e consultores portuários citaram, em evento no Grupo Tribuna, necessidade de debate para reduzir erro

Por: Sandro Thadeu



Parte dos debatedores do 1º Encontro Porto & Mar defende mais discussões sobre a desestatização do Porto Foto: Matheus Tagé/AT

Os debatedores do 1º Encontro Porto & Mar 2022 entendem que é preciso haver cautela e uma análise aprofundada de vários assuntos para definir o modelo ideal de desestatização da Santos Port Authority (SPA). Esse foi um dos principais temas discutidos no evento realizado no



auditório da sede do Grupo Tribuna, na tarde desta sexta-feira (18), com mediação do empresário e apresentador Maxwell Rodrigues.

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva, afirmou que é favorável a esse processo defendido pelo Governo Federal, mas acredita que esse processo deve ser conduzido com muita calma.

“Não pode haver erro no setor portuário. Estamos falando de soberania nacional: mais de 95% do comércio internacional brasileiro é feito pelo sistema portuário. Uma coisa é falar da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), outra é falar de Santos. O modelo que cabe lá não necessariamente servirá para cá, pois aqui temos dezenas de arrendamentos e TUPs (terminais de uso privado)”.

Segundo a diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Guerise, é preciso que as inconsistências apontadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) envolvendo a desestatização da Codesa sejam corrigidas nos próximos processos desse tipo no País.

“Se a gente não fizer isso certo agora, no maior porto da América Latina, poderemos ter consequências desastrosas. Temos um polo logístico que alimenta quase todo o Brasil”.

Ela completou: “Sempre digo e repito que se o Porto de Santos tiver uma gripe, o nosso País terá uma pneumonia. Precisaríamos debater muito mais essa questão e as instituições não buscam os cidadãos para fazer parte desse processo”.

Na avaliação do presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino, o evento do Grupo Tribuna traz à tona um assunto de extrema importância, mas que, aparentemente, não há uma preocupação da sociedade em relação ao tema.

“Precisamos lembrar quando essa questão da desestatização começou a ser colocada na agenda de trabalho: vamos fazer o processo em Vitória para verificar como isso funciona e depois faremos outros portos. Porém, não é isso que está acontecendo. Será que é adequado, sem que o outro processo esteja rodando, a gente fazer isso em Santos? E o mais grave: fazemos algo que não há parâmetro no mundo”. O leilão da Codesa está previsto para ocorrer no próximo dia 30.

Já o engenheiro, economista e consultor portuário Frederico Bussinger se mostrou contrário à desestatização da SPA. “Não estamos prontos já, nem deveríamos nunca, porque é um equívoco de agenda imaginar a privatização da Autoridade Portuária”, frisou.

Otimismo

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel, está confiante que a desestatização da SPA ocorrerá em breve, porque o Governo Federal conseguiu montar um time que está conseguindo viabilizar privatizações no Brasil.

“Santos será o segundo porto a ser desestatizado, mas acho que poderíamos esperar um pouco para dar sequência a essa intenção. Vejo que esse processo vai seguir adiante e teremos uma nova realidade daqui para a frente”, afirmou.

O economista, professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Gesner Oliveira, é favorável à desestatização e entende que o setor privado é muito mais eficiente na gestão do que o público. “Há exemplos onde a Administração Portuária é privada. Portanto, ela pode ocorrer, mas é preciso ter uma boa modelagem”, frisou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/03/2022

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É JANELA DE OPORTUNIDADE, DIZ MINISTRO

Tarcísio de Freitas participou, nesta sexta, do 1º Encontro Porto & Mar 2022, do Grupo Tribuna
Por: Maurício Martins



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, atualizou o cenário envolvendo a desestatização do Porto no 1º Encontro Porto & Mar Foto: Matheus Tagé/AT

Investidores nacionais e internacionais têm interesse em assumir a gestão do Porto de Santos. O projeto de desestatização em andamento e cujo leilão está previsto para acontecer até o final deste ano, é alvo de interessados na Europa, Estados Unidos e Oriente Médio. A informação foi revelada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de

Freitas, no 1º Encontro Porto & Mar 2022, realizado nesta sexta-feira (18), no auditório do Grupo Tribuna, em Santos.

“Temos grandes fundos de investimentos (interessados). Fundos de pensão, fundos soberanos, operadores de infraestrutura. Gente com muito experiência no setor portuário que hoje está debruçada no Porto de Santos”, disse o ministro.

Segundo ele, o modelo em formatação, que prevê a operação da iniciativa privada na administração portuária por até 35 anos, garante a segurança jurídica e a regulação adequada pelo poder público. O resultado, diz o ministro, será o aumento de eficiência, mais liberdade para que investimentos sejam feitos e velocidade em processos de adensamento.

“Tem gente muito grande, muito importante interessada. Temos uma tremenda janela de oportunidade para investimentos, para fazer a diferença. Não podemos perdê-la. O vento está soprando favorável à nossa direção. Estamos falando em transformação, em pegar esse porto e transformá-lo no maior porto do Hemisfério Sul, de trazer para cá uma carga de investimentos muito grande e fazer a diferença na região”.

Aparar arestas

Freitas ressalta que o momento é de “aparar as arestas”. Segundo ele, mesmo após o final do período de contribuições ao processo, que já foi prorrogado e termina na próxima quarta-feira, será possível continuar o diálogo e fazer modificações, desde que elas não desconfigurem a proposta que já passou por audiências públicas.

“É natural que, em um porto dessa relevância, com quase 70 operadores portuários, muita gente esteja insegura. A gente precisa construir essa segurança, mostrando quais os remédios regulatórios que estamos tendo para garantir segurança jurídica aos operadores que já estão”.

Impactos

O ministro lembra que os valores pagos como outorga pela empresa que assumir a Autoridade Portuária serão revertidos em investimentos para a Baixada Santista, principalmente em mobilidade. Freitas cita um novo viaduto na Alemoa, o túnel ligando as zonas Leste (Marapé) e Noroeste de Santos, e o túnel submerso entre Santos e Guarujá.

“No final das contas, estamos falando de um investimento de R\$ 19 bilhões no Porto, aprofundamento do canal (do estuário, para passagem de navios maiores), que gera um aumento de capacidade. Estamos falando de sair de 160 milhões de toneladas movimentadas por ano para 290 milhões no final do período de concessão. Significa que o Porto de Santos vai fazer parte de mais rotas, vai ser mais escalado e, portanto, criará mais oportunidades”.

Sua saída do Ministério da Infraestrutura para ser candidato ao Governo do Estado, segundo ele, não será prejudicial e a sua equipe continuará o processo. “Estamos falando da revitalização de uma área que ficou degradada e que tem interface com a Cidade, da recuperação de armazéns abandonados e de novos cais para navios de cruzeiros. Quando somamos todos os benefícios, veremos que a região vai ter um impulso depois de muito tempo adormecida”.



Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, foi recebido pelo diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini Foto: Matheus Tagé/AT

Visita ao Grupo Tribuna

Antes da participação no 1 Encontro Porto & Mar 2022, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, esteve na diretoria do Grupo Tribuna. Foi recebido pelo diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, que

detalhou ao ministro a história do Grupo Tribuna e destacou a importância de A Tribuna, que fará 128 anos no próximo dia 26, e da TV Tribuna, que completou 30 anos em 1º de fevereiro.

Também participaram do encontro a diretora de Marketing de A Tribuna, Renata Santini Cypriano, o diretor de Conteúdo do Grupo Tribuna, Alexandre Lopes, e o diretor Comercial, Demétrio Amon.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/03/2022

“PARA TRANSFORMAR A INFRAESTRUTURA É PRECISO OUSADIA”, DIZ MINISTRO SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO

Tarcísio Gomes de Freitas, da Infraestrutura, participou do 1º Encontro Porto & Mar realizado pelo Grupo Tribuna

Por: Ágata Luz



Ministro à frente garantiu que desestatização é uma realidade que não deve ser alterada com sua pré-candidatura ao Governo de São Paulo 0 Foto: Matheus Tagé/AT

“Para transformar a Infraestrutura é preciso ousadia”. Foi assim que o ministro de Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas começou a participação no 1º Encontro Porto & Mar realizado pelo Grupo Tribuna, nesta sexta-feira (18), em Santos. Ele garantiu, ainda, que a desestatização da gestão do Porto de Santos é uma realidade e não deve ser alterada com sua pré-candidatura ao Governo de São Paulo

Freitas passou mais de uma hora esclarecendo dúvidas sobre o modelo de concessão. Um dos pontos abordados, inclusive, foi a prorrogação da consulta pública sobre o tema. O prazo foi estendido pelo Governo Federal até a próxima quarta-feira (23), o setor queria ao menos mais um mês.

“Achei que não iria viver para ver o setor privado pedir calma ao poder público. A gente discute desestatização portuária desde 2016. [...] O término do prazo formal não significa que a gente não possa acomodar mudanças e sugestões. Temos que estabelecer a relação de confiança (entre os setores público e público) e aparar estas arestas tendo em vista que temos um modelo”, disse, reforçando que o Governo continuará aberto ao diálogo.



Segundo o ministro, um dos maiores objetivos com este processo é gerar novos investimentos. “A gente não vai fazer desestatização por fazer. Vamos ter ganhos com custo e irá trazer muito investimento”, enfatiza.

Freitas garantiu que a segurança jurídica em relação ao processo está assegurada – este é um dos pontos mais questionados por especialistas do setor, que não querem a publicação do edital sem que haja essa certeza. “Na pior das hipóteses, há o contrato de arrendamento”, apontou.

Uma outra reivindicação feita pelos participantes ao ministro foi sobre o cais público, que não está inserido no modelo de concessão. Freitas garantiu que esta também é uma preocupação do Governo, por conta da mão de obra avulsa. “Entendo que podemos resolver esta questão que deve ser incorporada ao modelo”.

Coragem

De acordo com o ministro, foi preciso coragem e criatividade para dar os passos necessários rumo à privatização. Por isso, destacou que é essencial que haja amor em todo trabalho de infraestrutura. “Para criticar e apontar o dedo tem um monte de gente, mas, para apresentar sugestões, quase ninguém”.

Prestes a deixar o cargo no Ministério de Infraestrutura para ser candidato ao Governo de São Paulo, Tarcísio afirma que o processo de desestatização não deverá sofrer impactos. “O local dos insubstituíveis é o cemitério. Não há insubstituível. A informação sempre foi compartilhada e temos um time extremamente profissional e técnico”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/03/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - A GUERRA DE PUTIN

Ainda sem uma expectativa clara de até onde irá a guerra de Vladimir Putin e seus apoiadores contra a Ucrânia, os efeitos desse conflito na economia mundial e, especificamente, na do Brasil se avolumam. Os impactos no agronegócio ainda não são percebidos, mas temem-se a alta no valor dos fertilizantes - que têm na Rússia um de seus principais produtores - e até a sua escassez. Outra consequência, e esta já notada, é a disparada do valor do petróleo e, na sequência, em seus derivados, como a gasolina e o diesel.

Já nesta semana, por exemplo, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) estima um reajuste de 15% a 18% no preço do diesel nas bombas, reflexo direto da guerra europeia. Mais um custo a ser digerido pelos setores de transporte e logística.

Nesse cenário literalmente de guerra, cabe aos governos e às empresas adotarem estratégias para contar ao máximo os reflexos do conflito na economia brasileira. O preço do Brent já está distante da casa dos US\$ 140 o barril, atingido nos primeiros dias da invasão ucraniana por tropas russas. Mas o risco de escassez do combustível ainda faz com que seu valor não volte a um patamar préataque. Mudanças tributárias já foram adotadas, mas outras medidas nessa linha ainda podem ser tentadas, especialmente envolvendo outros entes públicos.

Neste momento, não se tenta reduzir os preços dos combustíveis para conter uma mera oscilação de mercado. A questão é pontual e excepcional. Há um conflito em andamento, um que envolve um dos maiores produtores de petróleo do mundo. E as autoridades econômicas brasileiras e as empresas do setor devem tentar de qualquer forma reduzir esse custo, sob o preço de ter o desenvolvimento da economia brasileira como mais uma vítima dos mísseis de Vladimir Putin.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2022

HUB - CURTAS

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

FERTILIZANTES I

As novas regras para navios de fertilizantes nos portos brasileiros foram debatidas na reunião que o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, teve com administradores dos portos públicos na última sexta-feira, em Brasília. Como Piloni já havia adiantado ao BE News, em reportagem publicada no último dia 4, essas embarcações terão prioridade para atracar nos complexos marítimos do País.

FERTILIZANTES II

Essa priorização será adotada para reduzir os custos logísticos da importação dos fertilizantes e, ainda, facilitar a chegada dessas mercadorias aos produtores agrícolas, em um momento em que o custo desses insumos deve aumentar e sua oferta, cair, devido à guerra da Rússia contra a Ucrânia. A Rússia é um dos principais produtores mundiais e o maior exportador de fertilizantes para o Brasil.

FERTILIZANTES III

Na reunião, da qual participaram representantes da indústria de fertilizantes e do Ministério da Agricultura, foi acertado que, de modo a garantir a prioridade de atracação a esses navios, os portos terão de rever seus regulamentos de exploração e editar portarias indicando essas embarcações como prioritárias. Linha de ação semelhante foi adotada com navios de combustíveis na crise hídrica, durante o auge da pandemia de Covid-19, informou o Ministério da Infraestrutura em nota.

VEÍCULOS EM SANTA CATARINA

O Porto de Itajaí (SC) voltou a receber carregamentos de veículos importados na semana passada. Entre terça-feira e quarta, mais de 460 carros das marcas BMW e Mini foram desembarcados no complexo. Eles estavam a bordo do navio ro-ro Florida Highway. Segundo a Autoridade Portuária, esse tipo de operação não era realizada desde o início da pandemia de Covid-19.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2022

TCU ANALISA ACUSAÇÃO DE IRREGULARIDADES EM FAIXAS DE DOMÍNIO DA UNIÃO .

O processo, de relatoria do ministro Walton Alencar, envolve áreas concedidas para exploração pública de transporte ferroviário de carga

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Já a diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) se reúne hoje para analisar proposta de atualização do ajuste final de contas do contrato da Concepa, na Rodovia Osório Porto Alegre

A sessão plenária telepresencial está agendada para quarta-feira (23)

O Tribunal de Contas da União (TCU) se



reunirá na próxima quarta-feira (23), para realização da sua sessão plenária telepresencial. Em pauta, está uma denúncia acerca de possíveis irregularidades de faixas de domínio União.

O processo, de relatoria do ministro Walton Alencar, trata de possíveis irregularidades relacionadas à dilapidação de bens e à invasão de faixas de domínio da União, concedidas para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga.

Alencar relata ainda um segundo processo. Trata-se de um relatório de auditoria realizada com objetivo de fiscalizar as obras de adequação do Aeroporto Internacional de Salvador/BA.

Já o ministro Augusto Sherman trata de uma denúncia a respeito de possíveis irregularidades em licitação destinada à concessão das rodovias federais BR-163/ MT/PA e BR230/PA.

CONGRESSO

Na terça-feira, a Comissão de Infraestrutura do Senado analisará um relatório apontando o atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo da Companhia Docas do Pará (CDP), no exercício de 2018. O relator da proposta é o senador Zequinha Marinho (PL-PA).

A comissão também delibera sobre um requerimento convidando o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Juliano Noman, a comparecer à comissão a fim de prestar informações sobre os gargalos e desafios da malha aérea nacional. Os autores do ofício são o senador Jayme Campos (DEM-MT) e a senadora Daniella Ribeiro (PP-PB).

Até o fim desta edição, tanto o Senado como a Câmara dos Deputados não liberaram as suas pautas de plenário.

-----#####

AGÊNCIAS

A diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) se reúne hoje. A diretoria deve analisar uma proposta de atualização do ajuste final de contas do contrato. A concessão terminou em 3 de julho de 2018, considerando o período de extensão contratual da Concepa na Rodovia Osório Porto Alegre.

A pauta prevê ainda a análise de uma proposta de alteração de Regimento Interno da ANTT, aprovado por meio da Resolução nº 5.888, de 12 de maio de 2020.

Também na segunda-feira, a ANTT inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Destaque para deliberação sobre a prorrogação de prazo da Deliberação nº 385, de 18 de novembro de 2021, que trata da nova proposta de marco regulatório para o transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros (TRIP).

Já a Agência Nacional de Aviação Civil realizará, amanhã, a sua reunião de diretoria colegiada. Na pauta está um pedido de recurso do Aeroporto Internacional de Guarulhos contra indeferimento de pedido de revisão extraordinária em razão dos efeitos de longo prazo da pandemia de COVID-19.

Também está em pauta um recurso feito por Viracopos contra decisão de primeira instância que manteve a obrigação de pagamento da Contribuição Variável referente às Receitas Brutas do ano de 2020.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/03/2022

ANTT ATUALIZA PISOS DE FRETES E TRANSPORTADORES ESPERAM NOVO AUMENTO NO DIESEL

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Os preços dos caminhões subiram, em média, 34%

AS TABELAS FORAM REAJUSTADAS DE 11% A 14% E OS PISOS VARIAM CONFORME O TIPO DA CARGA E NÚMERO DE EIXOS; TRANSPORTADORES ESTIMAM AUMENTO NO DIESEL EM TORNO DE 15%

MARCO CARVALHO diretor de Negócios do Grupo ACL Cargo

A minha melhor negociação (frete) com um cliente foi de 18% em duas partes. Mas agora não tem jeito, já avisei dois dos meus maiores embarcadores que o reajuste será inevitável, já a partir da semana que vem (desta semana)”



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) atualizou os pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas. As tabelas foram reajustadas de 11% a 14% e os pisos variam conforme o tipo da carga e número de eixos. Os novos valores foram publicados na edição extra do Diário Oficial da União (DOU) da última sexta-feira (18). O setor de transportes já aguardava a correção das tabelas de frete e esperam aumento médio de 15% no diesel para esta semana.

Em nota, a ANTT justificou a atualização das tabelas “mediante aplicação do percentual de 24,58% ao valor do óleo diesel”. Os reajustes foram repassados com base no preço médio do óleo diesel S10, de R\$ 6,751 por litro, na semana de 13/03/2022 a 19/03/2022, divulgado Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Transportadores já esperavam pela atualização da tabela de fretes e novo aumento no litro do diesel em torno de 15%. Os custos do transporte de cargas, incluindo combustível e veículos, já aumentaram cerca de 30%, influenciados pela pandemia de Covid-19 e, agora, pela guerra entre a Rússia e a Ucrânia. De acordo com o setor, os caminhões zero quilômetros registraram um aumento médio de 34%.

O assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), Lauro Valdivia, estima um reajuste de 15% a 18% no preço do diesel nas bombas, a partir da semana que vem.

Valdivia disse que a oscilação de preços ocorre desde o início da pandemia e as altas nos insumos em geral impactou os custos, mas não o volume de cargas transportadas. “De um modo geral, com relação ao volume de carga, o começo do ano foi bom para as empresas, assim como em 2021, apesar de o segundo semestre ter frustrado um pouco o resultado das empresas. O que complicou foi justamente o aumento nos insumos. Não foi só o combustível que subiu, o caminhão subiu em torno de 40%. O que menos subiu foi a mão de obra, em torno de 10%”, afirmou.

O assessor técnico da NTC & Logística explicou que o aumento de custos para o chamado transporte de lotação, que é o transporte carga, foi de cerca de 30%, englobando combustível e frota. “A inflação no transporte de carga/ lotação foi em torno de 30%”, afirmou.



“Os caminhões continuam subindo, 1,5% a 2,5% a cada mês. Hoje, tem conjunto de caminhão, que é o cavalo mais o semirreboque, custando R\$ 1,5 milhão. Há dois anos, um caminhão que custava R\$ 400 mil, hoje está R\$ 700 mil”, apontou o representante da NTC & Logística.

“O transportador consegue administrar o custo do caminhão. Se subir muito, em vez de ele trocar dez caminhões, troca três, quatro. Agora, o combustível não tem jeito. Eu fiz um levantamento junto à ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) e constatei que, de janeiro de 2021 até 16 de março de 2022, o diesel subiu 64%”, destacou.

Valdivia acredita que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deverá atualizar os pisos mínimos dos fretes rodoviários na próxima semana.

No último dia 11, quando entrou em vigor o reajuste da Petrobras de 24,9% sobre o preço do diesel, a ANTT divulgou comunicado informando que acompanha semanalmente as pesquisas da Agência Nacional de Petróleo (ANP), que medem o reflexo dos reajustes nas refinarias nos preços praticados nas bombas, e irá promover os ajustes na Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM) caso o aumento atinja 10%, previsto na Lei nº 13.703/2018.

Perguntado sobre a defasagem do piso mínimo de frete, Valdivia explicou que os transportes repassam os reajustes para os fretes, independentemente da tabela. “Para o transportador de carga, o diesel representa a maior parte dos custos de transporte, em torno de 30% a 35%. Ou seja, um terço dos custos de transporte é combustível. Agora, já para o autônomo ou para uma pequena transportadora esse custo aumenta, fica em torno de 40% a 50%, isso tudo faz achatar a participação do diesel. Por isso, que as empresas acabam repassando, não esperam o piso subir para repassar”, explicou.

O diretor de Negócios do Grupo ACL Cargo, Marco Carvalho, disse que o seu negócio é impactado pela alta de preços desde 2020. “O transporte de cargas já vem fortemente impactado desde o início da pandemia, com altas consecutivas em todos os insumos e despesas que compõem os nossos custos operacionais”, explicou.

Segundo ele, somente o diesel contribui com 40% a 60% do custo do transporte e que o aumento passou de 50% no ano passado. “Em 2021, a variação no preço do diesel foi de R\$ 3,37 para R\$ 5,06, um aumento de 52,87% no ano”, apontou.

O empresário afirmou que, neste ano, antes do reajuste da Petrobras, pagou 8,1% a mais no diesel em relação a dezembro. “Abrimos o ano com o diesel a R\$ 5,06 (litro/diesel) e antes desse reajuste já estava em R\$ 5,47”, salientou Marco Carvalho.

Marco disse que os preços dos caminhões também inflacionaram. “De janeiro de 2021 a janeiro de 2022, os caminhões subiram 34%, um veículo zero quilômetro que custava R\$ 658 mil, hoje é vendido a R\$ 884 mil. Esse também é um custo impactante demais, e com fila de espera de 6 meses”, disse ele.

O diesel mais caro dificultou a negociação dos valores de fretes e achatou o seu lucro. “As negociações por reajustes junto aos embarcadores e clientes têm se tornado um processo muito difícil, pois todos já estavam de alguma forma impactados com a alta do dólar, juros e inflação”, ressaltou.

Ele espera um aumento de 12% a 15%. “A minha melhor negociação com um cliente foi de 18% em duas partes. Mas agora não tem jeito, já avisei dois dos meus maiores embarcadores que o reajuste será inevitável, já a partir da semana que vem”, comentou. “Vou negociar um reajuste na casa dos 20%, mas sei que se eu conseguir 15% já vai estar bom. Por menos de 10%, não compensa trabalhar”, explicou.



A ACL Cargo atende as indústrias farmacêuticas, transportando insumos para a produção de vários tipos de medicamentos. “As fábricas de medicamentos já estão sofrendo bastante com os fretes internacionais que subiram 500% no marítimo. E agora vão sofrer também no frete rodoviário nacional”, apontou. A empresa atua em oito estados (SP, MG, PR, RJ, ES, GO, MT e MS), mais o Distrito Federal, tem matriz em Santos e filiais nos portos do Rio de Janeiro, Paranaguá, Itajaí e Vitória.

PROPOSTA DE REDUÇÃO DE TRIBUTOS NA LDO

O Governo Federal enviou ao Congresso Nacional, ontem, um projeto de lei para alteração da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2022. Entre as mudanças propostas está a de facilitar a redução dos tributos incidentes sobre a comercialização do diesel, gás de cozinha e gás natural.

A alteração abre uma exceção aos requisitos para realização da redução de receita referente a tributos sobre esses produtos. Dessa forma, a perspectiva é que a LDO passe a oferecer condições para a avaliação e aprovação de medidas atualmente em discussão no Congresso Nacional, de modo a suavizar a alta de preços desses produtos, decorrentes do cenário internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2022

CNT DEFENDE REAJUSTE DOS FRETES PARA EVITAR COLAPSO NOS TRANSPORTES

Confederação informa que antes mesmo do novo reajuste, empresas já vinham negociando com os seus clientes o repasse dos quase 50% de aumento no diesel registrado em 2021

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

O transporte rodoviário de cargas é um serviço essencial e se mostrou imprescindível durante a pandemia, contudo, é inviável que as empresas continuem absorvendo as altas dos preços do combustível”

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT)

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) emitiu comunicado, na última semana, defendendo o reajuste imediato do frete rodoviário para evitar o colapso das empresas transportadoras, que absorvem as altas dos preços dos combustíveis desde o ano passado. A entidade reforçou a necessidade de recomposição do frete após a Petrobras aumentar o preço do diesel em 24,9% para as distribuidoras.

“O transporte rodoviário de cargas é um serviço essencial e se mostrou imprescindível durante a pandemia, contudo, é inviável que as empresas continuem absorvendo as altas dos preços do combustível”, informou a CNT em comunicado.

“A recomposição do preço do frete se justifica para evitar o colapso de inúmeras empresas transportadoras, que, antes mesmo desse novo reajuste, já vinham negociando com os seus clientes o repasse dos quase 50% de aumento no diesel registrado em 2021. Caso não haja o repasse imediato, a operação de transporte no Brasil corre o risco de se tornar inviável”, destacou a organização na nota.

A entidade também chama a atenção para o impacto sobre as empresas aéreas. “A Confederação também observa com preocupação os aumentos do preço do QAV (querosene de aviação). O insumo representa um terço dos custos das empresas aéreas. A alta no preço do combustível pode inviabilizar diversas rotas áreas ou até mesmo encerrar a operação de empresas no Brasil”, apontou.

A CNT não questiona a política de preços da Petrobras, mas “alerta que a trajetória ascendente dos valores cobrados pelo insumo afeta diretamente a atividade transportadora, seja a do segmento de cargas ou o de passageiros, que já trabalham com margens muito reduzidas de lucro. Além disso, os sucessivos reajustes do preço cobrado em bomba devem ser repassados ao consumidor final”.

“É claro que nos preocupamos com a população e com as consequências que o repasse desse aumento trará na vida das pessoas. Estamos atentos e muito preocupados com toda essa situação, mas o setor, infelizmente, não tem mais quaisquer condições de segurar esse aumento, que deve ser repassado imediatamente. No caso do transporte de passageiros, é urgente que os governos revisem as atuais política de subsídios para garantir a manutenção dos serviços à população. Ainda é preciso olhar para o setor aéreo que ainda absorve os impactos da pandemia. Do contrário, colocaremos em risco a própria sobrevivência de muitas empresas de transporte que são fundamentais para o desenvolvimento do Brasil”, afirmou o presidente da CNT, Vander Costa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2022

AGROCONSULT ESTIMA QUEDA DE 10% NA SAFRA DE SOJA 21/22

Consultoria especializada projeta um volume de 124 milhões de toneladas; a safra do ciclo do ano anterior foi de 139,4 milhões de toneladas

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



Estiagem e temperaturas elevadas nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul prejudicaram a produção

A produção brasileira de soja ficou em 124,6 milhões de toneladas no ciclo 2021/2022, um decréscimo de -10% em relação ao ciclo 20/21, com 139,4 milhões de toneladas. A expectativa inicial para a temporada atual era de

145 milhões de toneladas, mas o resultado apresentado mostrou uma queda de 20 milhões de toneladas.

Os dados foram divulgados na última quinta-feira, dia 17, pela Agroconsult, consultoria especializada no agronegócio brasileiro. O levantamento é realizado pelas equipes do Rally da Safra, que visitam todas as regiões produtoras do grão no país

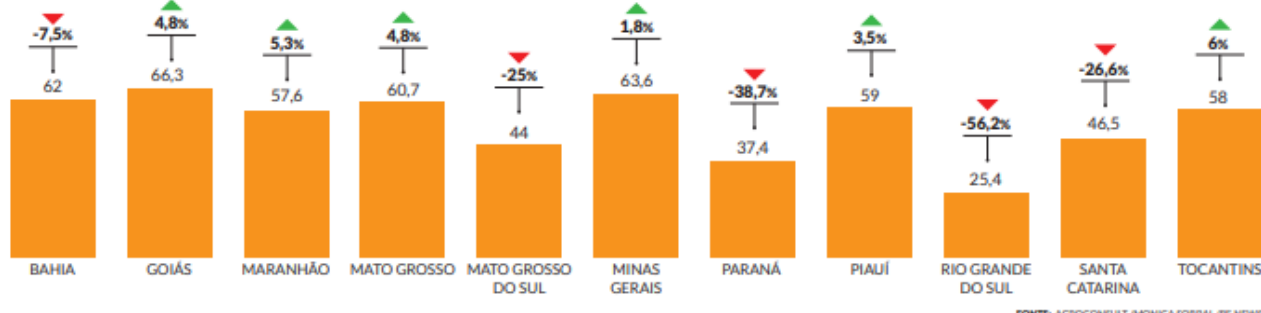
A falta de chuva e as temperaturas elevadas nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul prejudicaram o rendimento nacional das lavouras, e a produtividade de média do País foi estimada em 50,9 sacas por hectare, uma redução de 14,1% com relação à safra passada em uma área cultivada de 40,8 milhões de hectares após um incremento de 4,1% na comparação anual.

Segundo André Debastiani, jornalista e coordenador do Rally, em Mato Grosso, principal estado produtor de soja, as lavouras precoces tiveram desempenho positivo e o terço final da safra perdeu produtividade por excesso de chuvas.

Os destaques negativos deste ciclo foram os estados do Sul do país até a metade Sul do Mato Grosso do Sul. O Rio Grande do Sul sofreu com a falta de chuvas e temperaturas elevadas, o que rendeu à região uma queda de produtividade de 56,2%, contabilizando apenas 25,4 sacas por hectare.

PRINCIPAIS ESTADOS PRODUTORES DE SOJA

REGISTRO DA PRODUÇÃO NO PERÍODO DE 2021/2022 (EM MÉDIA DE SACAS POR HECTARE)



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2022

PRÓXIMA SAFRA DEVE CAIR 10,6%, ESTIMA CONSULTORIA

A expectativa para a safra 22/23 é 10,6% menor em comparação à safra 21/22 e deve ficar em 124,6 milhões de toneladas; uma queda de 1,2 milhão de toneladas em relação à projeção anterior

A expectativa para o próximo ciclo da safra de soja no Brasil (22/23) é 10,6% menor em comparação à safra 21/22 e deve ficar em 124,6 milhões de toneladas, queda de 1,2 milhão de toneladas em relação à projeção anterior, divulgada em 15 de fevereiro pela Agroconsult, com base nos resultados do Rally da Safra.

A guerra entre a Rússia e a Ucrânia e o aumento dos juros no Brasil afetam negativamente a intenção de plantio da soja na próxima temporada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2022

EDITAL DE AEROPORTO CIVIL METROPOLITANO DE GUARUJÁ DEVE SER LANÇADO NO FIM DO MÊS

A expectativa da Prefeitura de Guarujá é iniciar as obras de ampliação e modernização do equipamento no segundo semestre

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br

R\$ 5,2 milhões

DO FUNDO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (FNAC) ESTÃO GARANTIDOS PARA A CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO. O MUNICÍPIO AGUARDA A VIABILIZAÇÃO DE R\$ 10 MILHÕES PARA INFRAESTRUTURA. O APORTE É FRUTO DE UMA EMENDA PARLAMENTAR APOIADA PELA BANCADA PAULISTA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, ARTICULADA PELA DEPUTADA FEDERAL ROSANA VALLE



Segundo a Infraero, o terminal foi projetado para atender operações simultâneas de até duas aeronaves modelo Caravan – média de 10 a 12 pessoas por aeronave, ou seja, 20 a 24 passageiros no total; circulação de 26 mil passageiros por ano

O edital de licitação do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá deverá ser lançado no final deste mês. O equipamento está localizado na Base Aérea de Santos, no distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá, cidade da região metropolitana da Baixada Santista, no litoral sul do Estado de São Paulo. A expectativa da



Prefeitura de Guarujá é iniciar as obras de ampliação e modernização do aeródromo no segundo semestre.

Segundo apurado pelo BE News, a preparação do edital está em fase de ajustes finais e parecer jurídico, e a expectativa da Administração Municipal é abrir a licitação no final deste mês. O Município já obteve o aval da Secretaria da Aviação Civil (SAC) para o desenho final do projeto. Em fevereiro último, o secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário (Sedep) de Guarujá, Paulo Cavini, estimou que a vencedora da licitação seria conhecida “dentro de até 60 dias”, portanto em abril.

No dia 15 de fevereiro, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) emitiu parecer técnico aprovando a regularização ambiental do aeródromo e, com isso, a Prefeitura de Guarujá deu início aos trâmites para licitar as obras de infraestrutura.

A regularização ambiental foi aprovada com base em um relatório enviado pela Infraero, que foi contratada pela Prefeitura, em 2020, para assumir a gestão e a operação do aeroporto. A documentação foi enviada para análise em junho de 2021.

HISTÓRICO

Em maio de 2020, a Prefeitura de Guarujá contratou a Infraero para assumir a gestão e operação do Aeroporto de Guarujá. E, de imediato, a companhia iniciou os trâmites para o registro do equipamento na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o recapeamento da pista.

Em julho do mesmo ano, foram concluídas as manutenções do farol rotativo e da biruta. A concessionária também realizou o serviço de roçada na lateral da pista principal, de taxiamento e no pátio de aeronaves.

Em setembro de 2021, o primeiro lote de contêineres que formarão o terminal modular de passageiros do aeroporto chegou à Base Aérea, que fica em Vicente de Carvalho e onde será instalado o aeroporto.

De acordo com a Infraero, o terminal foi projetado para atender a demanda de operações simultâneas de até duas aeronaves modelo Caravan – média de 10 a 12 pessoas por aeronave, ou seja, 20 a 24 passageiros no total. A empresa pública projeta a circulação de 26 mil passageiros por ano no Aeroporto Civil de Guarujá.

O terminal modular desmontável será montado próximo à atual entrada da Base Aérea, ocupando uma área total de 302,4 metros quadrados. Segundo a empresa, o projeto prevê salas de embarque e desembarque, áreas para check-in, café, sanitários, escritórios de órgãos públicos, das empresas aéreas e da Infraero, além de estacionamento com 19 vagas.

----- #####

INVESTIMENTOS

A partir de projeto da Infraero, o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) aprovou o repasse de R\$ 5,2 milhões para o terminal de passageiros do aeroporto. A Secretaria de Aviação Civil (SAC), do Ministério da Infraestrutura, garantiu o valor para as adequações.

O valor será destinado também para o cercamento de toda a pista, que tem 1.390 metros de extensão por 150 metros de largura, mais a área de segurança em torno dela, chegando a 1.500 metros de extensão. Além disso, ainda será instalado um terminal

provisório de passageiros com mais de 300 m², utilizando 21 módulos que já estão no local.

Paralelamente, o Município aguarda a viabilização de R\$ 10 milhões para incrementar os investimentos necessários para colocar o aeroporto em funcionamento, fruto de uma emenda parlamentar apoiada pela bancada paulista da Câmara dos Deputados, uma articulação da deputada federal Rosana Valle.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/03/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PLANO EM SP PREVÊ FERROVIAS CURTAS PARA DESAFOGAR TRÂNSITO

Fonte: Santaportal (21 de março de 2022)

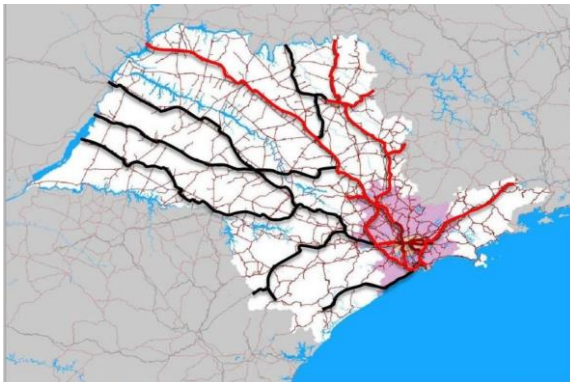


Foto por: Divulgação/Secretaria de Logística e Transportes

Um plano em desenvolvimento no governo paulista prevê a transformação da malha ferroviária desativada, com baixa capacidade ou ociosa em shortlines, que são as linhas de trajeto curto. O objetivo é equilibrar a matriz de transporte de cargas, hoje altamente dependente das rodovias.

A proposta está ancorada na aprovação da lei federal 14.273, do ano passado, que baseou o envio

de um projeto de lei sobre o assunto à Assembleia Legislativa.

Apenas 11% do transporte de cargas em São Paulo é feito por meio de ferrovias, ante os 84% de participação das rodovias e 5% de outros modais (aéreo e dutos), índice inferior à média brasileira, de 23%.

Para piorar, com uma malha ativa de 2.390 quilômetros, São Paulo tem outros 2.530 quilômetros de trilhos sem utilização, ou seja, mais da metade. O Brasil tem, no total, cerca de 30 mil quilômetros de linhas férreas.

Além das shortlines, o plano prevê promover novas concessões ao setor privado de linhas ociosas espalhadas pelo estado, envolvendo governo federal e a concessionária responsável pelo trecho.

“O plano se deve ao novo marco ferroviário, que deu a possibilidade de ter um sistema simplificado para autorizações de ferrovias e ajude a retomar essa discussão importante dessa malha subutilizada, abandonada, que tem formado verdadeiras cicatrizes urbanas no interior”, disse o secretário de Logística e Transportes de São Paulo, João Octaviano Machado Neto.

Segundo ele, há trechos que precisam ser revistos, principalmente no entorno de regiões metropolitanas, que apresentam saturação da malha rodoviária com caminhões que poderiam ser substituídos pelo transporte sobre trilhos, com a criação de terminais intermodais.

“Através do modelo das linhas curtas, podem ser criados terminais intermodais, fazendo com que haja trânsito de carga de uma forma muito mais equilibrada principalmente no entorno das metrópoles.”

Para Machado Neto, o plano é uma ação que transcende o governo atual e que, independentemente dos governantes nas próximas duas décadas, terá de ser desenvolvido por necessidade para evitar a saturação das rodovias nas regiões metropolitanas e mais danos ao ambiente.

O transporte de passageiros está contemplado nos estudos com o TIC (Trem Intercidades), inicialmente entre a capital e Campinas e que, nos próximos meses, terá audiências públicas e a publicação do edital do trecho.

O projeto, comandado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, está, segundo o secretário, na fase de discussões sobre o compartilhamento de vias no trecho entre as duas metrópoles.

As outras rotas analisadas são entre São Paulo e São José dos Campos e de São Paulo a Sorocaba.

O plano logístico do governo paulista, de passageiros e cargas, contempla investimentos privados que podem chegar a R\$ 70 bilhões até 2040, sendo 77% para o setor ferroviário.

O plano prevê linhas de expresso de cargas, trens intercidades e obras rodoviárias e ferroviárias na macrometrópole paulista, que compreende os arredores da capital e dos municípios de Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e São José dos Campos.

Um estudo finalizado em julho pelo consórcio PRO-TL, formado por seis empresas vencedoras de um edital em 2018, serve de base para as discussões. Ele estrutura alternativas para desafogar o trânsito e acelerar o transporte de cargas ao Porto de Santos.

A implantação de trens intercidades é uma realidade em outros países, como o México, que em 2021 anunciou um investimento de R\$ 8 bilhões numa rota de 1.525 quilômetros e 19 estações.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/03/2022

SETOR SUCROENERGÉTICO BRASILEIRO É EXEMPLO DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Informação: Revista Cultivar (21 de março de 2022)



Usina São Luiz, localizada na cidade de Ourinhos: área de preservação conta com mais de 530 mil mudas plantadas e 259 espécies de animais. Ao lado, Maria Cláudia Trabulsi coordenadora de Sustentabilidade da Copersucar

Criado pela Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), 21 de março é marcado pela comemoração do Dia Internacional das Florestas e da Árvore, importante data para reforçar a relevância e a necessidade de preservação dos ecossistemas florestais para a manutenção da vida em todo o planeta. E neste ano de 2022 há outro marco significativo que fortalece esta conscientização, os 10 anos da aprovação do Código Florestal brasileiro.



Este é um momento crucial para o mundo, em que é preciso reconhecer a importância da restauração de ecossistemas para combater a crise climática global, melhorando a biodiversidade, o fornecimento de água e a segurança alimentar. É com esta temática que a Assembleia Geral das Nações Unidas definiu o período de 2021 e 2030 como a Década da Restauração de Ecossistemas.

E é exatamente da agricultura brasileira que vem um bom exemplo de preservação do meio ambiente, recuperação de Reserva Legal (RL) e Áreas de Proteção Permanente (APPs). Mais precisamente do setor sucroenergético, aonde as usinas da maior comercializadora de açúcar e etanol do mundo vêm promovendo uma atividade acentuada de preservação ambiental, seguindo as melhores práticas nas plantações de cana-de-açúcar.

As 34 unidades associadas da Copersucar preservam uma área que daria para cobrir com árvores mais de 11 cidades do tamanho de Paris, capital da França. São mais de 121.015 hectares em áreas de vegetação, conservando recursos hídricos, protegendo o solo e a fauna, além de absorver carbono da atmosfera.

“Esta parceria entre agricultura e florestas naturais, em que produzimos alimento e energia limpa de forma amigável com o meio ambiente, não apenas contribui com a redução do aquecimento global, como permite que a empresa abra mais portas em mercados internacionais que estão atentos a critérios socioambientais e vem exigindo cada vez mais atitudes como esta”, comenta Maria Cláudia Trabulsi coordenadora de Sustentabilidade da Copersucar.

Por meio da proteção e recuperação de áreas de Preservação Permanente, Reserva Particular do Patrimônio Natural e Reservas Legais, a preservação da vegetação realizada pelas usinas associadas à Copersucar proporciona significativas contribuições para a biodiversidade e o ecossistema, como a conservação dos recursos hídricos, de nascentes e rios, a proteção do solo e o desenvolvimento de um ambiente adequado para a fauna.

A recuperação florestal é outra atividade fundamental promovida pelas usinas sucroalcooleiras que realizam ações de reflorestamento com o plantio de mudas de espécies nativas e condução da regeneração natural.

Uma das unidades produtivas que mostram bem o resultado deste trabalho é a Usina São Luiz, associada da Copersucar localizada na cidade de Ourinhos, interior de São Paulo. A empresa começou um projeto de reflorestamento há mais de 24 anos e, atualmente, a área de preservação conta com mais de 550 mil mudas plantadas em um espaço de preservação permanente de 512 hectares entre os rios Pardo, Turvo e Paranapanema, em pela Mata Atlântica. De acordo com monitoramento de professores da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) que acompanham a evolução da fauna e da flora do projeto, o local, que corresponde ao tamanho de 3 parques do Ibirapuera, abriga 259 espécies de animais, entre elas algumas na lista de risco de extinção, como o Tamanduá-bandeira, Jacaré-de-papo-amarelo e Onças Pardas.

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

Data: 21/03/2022

COM MELHORA DO NÍVEL DA HIDROVIA TERMINAL DE PORTO MURTINHO FARÁ PRIMEIRO EMBARQUE DO ANO

Informação: Agência Porto (21 de março de 2022)

A hidrovía do Rio Paraguai retoma a normalidade de sua navegação na região de Porto Murtinho e Corumbá. De acordo com dados da Sala de Situação do Imasul (Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul), no dia 15, o trecho de Ladário chegava a 1,67 metros, e em Porto Murtinho o rio estava em 2,39 metros. Os níveis estão, respectivamente, 16% e 7,6% superiores aos verificados no mesmo período do mês passado.



De acordo com o secretário Jaime Verruck, da Semagro (Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar), a melhoria nas condições de navegação no Rio Paraguai “já proporcionou que a FV Cereais, terminal privado de cargas em Porto Murtinho, anunciasse o primeiro embarque de grãos deste ano. Entre os dias 24 e 25 serão embarcadas 20 mil toneladas de soja. Essa é uma operação que comemoramos, pois a hidrovia tem um papel fundamental para a logística sul-mato-grossense”.

O gerente de operações portuárias da FV Cereais, Genivaldo Santos, confirmou que empresa iniciou a descarga de caminhões na semana passada. “Estamos fazendo carga dentro do armazém para ao final de março vamos ter um comboio entre os dias 24 e 25 para embarque de 20 mil toneladas. É o primeiro do ano”, salientou. Ele lembrou que, neste momento, o rio Paraguai na região de Porto Murtinho está com 2,39 metros de altura. “Em alguns trechos existem algumas restrições, mas outras empresas já estão navegando normalmente. A navegabilidade da hidrovia está tranquila e estamos tocando aguardando os contratos de exportação”, adiantou.

O gerente da FV Cereais lembrou que no ano passado a empresa tinha contrato de 400 mil toneladas, mas com a estiagem movimentaram apenas 250 mil toneladas de soja. “Este ano a expectativa é 420 a 450 mil toneladas dependendo da demanda e nível do rio. Vamos aguardar movimentando abril e maio, que sabemos que é bastante intenso para ver como se comporta o rio”, finalizou.

Segundo o Imasul, mesmo com o maior volume de chuvas e melhora nas condições de navegabilidade, a hidrovia ainda está abaixo do normal. Em Porto Murtinho neste período, o ideal seria mais de 4 metros no nível do rio. Hoje está em 2,39 metros. De acordo com o analista de recursos hídricos do Imasul, Lincoln Curado, o nível do rio melhorou neste início de ano e não está tão crítico, mesmo assim continua abaixo de 2020 e 2021.

Novos empreendimentos

Considerada um importante hub logístico e entrada da Rota Bioceânica, Porto Murtinho aguarda dois novos portos com investimentos que superam R\$ 400 milhões. O projeto mais adiantado é da Docas Fluvial de Murtinho, que já está autorizado na Antaq (Agência Nacional de Transportes Açuviários). O outro que está sendo viabilizado é o de Porto Saladero.

Além desse projeto, outros grupos estudam empreendimentos, e já adquiriram áreas próximas ao terminal do Governo. O investimento da Docas Fluvial de Murtinho será acima de R\$ 100 milhões na construção de um terminal de granel sólido (para produtos agrícolas, fertilizantes e insumos) com capacidade de movimentar mais de 2,2 milhões de toneladas no ano.

A previsão é gerar 450 empregos diretos e indiretos. A empresa já possui área de cinco hectares na barranca do rio Paraguai onde vai construir as linhas de carregamento, três silos de 15 mil toneladas cada e um armazém para 35 mil toneladas de fertilizantes.

Evento debate logística em MS

O futuro da Hidrovia Paraguai-Paraná será destaque do seminário “MS Dinamiza: Logística e Competitividade”, que acontece nos dias 23 e 24 de março em Campo Grande e vai debater os rumos da logística estadual. O evento que acontece no Ondara Palace, em Campo Grande, vai reunir representantes de setores econômicos e autoridades políticas para troca de experiências e discussão de novas ideias e projetos. São aguardadas do Ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas e da Ministra da Agricultura, Tereza Cristina.

A promoção é do Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, por meio da Semagro e Sebrae-MS, em parceria com a Empresa de Planejamento e Logística S/A – EPL, vinculada ao Ministério da Infraestrutura do Governo Federal.

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

Data: 21/03/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA COMENTA SOBRE LOGÍSTICA DE IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES NOS PORTOS NACIONAIS E AFIRMA QUE VEM TENTANDO REDUZIR OS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS DERIVADOS DO PETRÓLEO

Por Ruth Rodrigues



O Ministro da Infraestrutura fez algumas revelações sobre o esquema atual na logística de importação nos portos nacionais, em relação aos fertilizantes, e afirmou que o Governo tenta baixar os preços dos combustíveis derivados do petróleo

Recentemente, o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, revelou o esquema atual dos portos nacionais em relação à logística de importação de fertilizantes, para conseguir contornar o déficit atual do produto. Além disso, o executivo afirmou estar fazendo o possível para reduzir os preços dos derivados de petróleo, principalmente os combustíveis como a gasolina. Que até esse domingo, (20/03), registra preços elevados nos postos em todo o território brasileiro.



Vídeo: Com possível falta de fertilizantes no futuro, Governo Federal cria um plano nacional

Fonte: **Record News** →
https://youtu.be/CdF9Uy6Q_c8

Portos brasileiros estão com esquema especial de logística para a importação de fertilizantes, devido ao déficit atual do produto no mercado nacional

O momento atual de tensão e conflitos entre a Rússia e a Ucrânia abalou grande parte do mercado internacional, inclusive o Brasil, que recebia grande parte da produção de fertilizantes da Rússia. Assim, o Ministério da Infraestrutura vem tentando amenizar esse déficit do produto e está realizando um esquema único e especial para esse momento na questão da logística de importação dentro dos portos nacionais, visando contornar esse problema atual no mercado.

Assim, o Ministro da Infraestrutura afirmou que os navios que chegam aos portos nacionais para a realização da importação de fertilizantes não precisarão enfrentar filas para o descarregamento dos produtos e poderão ter prioridade nessa ordem. Entre todos os fertilizantes consumidos pelo Brasil, mais de 80% são provenientes das operações de importação em parceria com a Rússia e essa foi a forma que o governo atual encontrou de tentar contornar o momento atual de crise que o mercado internacional enfrenta, se mantendo resiliente nesse cenário.

Com isso, Tarcísio de Freitas também comentou sobre os planos especiais para a logística atual nos portos brasileiros em relação ao problema e afirmou que “Já montamos um esquema nos portos que vão receber fertilizantes, para que essa descarga seja feita da forma mais rápida

possível. Temos um trabalho coordenado do Ministério da Agricultura com o Ministério da Infraestrutura para que a gente não tenha navio de fertilizante parado em fila. Não vamos deixar faltar insumo para o nosso produtor”.

Crise nos preços dos combustíveis derivados do petróleo vem sendo debatida pelo Ministério da Infraestrutura, que tenta amenizar os altos valores apresentados no Brasil inteiro

Além da questão do déficit dos fertilizantes no mercado nacional, o que impacta gravemente as produções do agronegócio e influencia na quantidade de alimentos que chegará à mesa do brasileiro, um outro ponto sensível atualmente são os altos custos com os combustíveis, principalmente os derivados do petróleo, como por exemplo a gasolina. O país enfrenta uma grande crise referente aos preços cobrados por esse produto atualmente, causando uma série de debates dentro do país, o que chegou ao Ministério da Infraestrutura como uma forte discussão.

O ministro destacou que está tentando buscar medidas para amenizar esses altos custos dos combustíveis derivados do petróleo e que, entre as alternativas estão ações tributárias, como mudanças no ICMS, e cambiais, para que a entrada dessa substância no país seja feita de forma mais rentável para o mercado nacional. Ele também afirmou que a melhor forma que contornar esse momento de crise atual e atuar no preço combustível é manter o câmbio estabilizado e fazer com que “o câmbio ceda”.

Assim, o Ministério da Infraestrutura e o Governo Federal estão cada vez mais investidos em conseguir estabilizar a economia nacional, tanto na questão do déficit dos fertilizantes nos portos nacionais quanto a na questão dos altos custos de combustíveis derivados do petróleo, que acabam impactando diretamente na qualidade de vida dos moradores do país.

*Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 21/03/2022*



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTÉRIO PREVÊ ALTA DE 70% NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO EM 10 ANOS. BRASIL NÃO CONSEGUIRÁ ELEVAR EXTRAÇÃO RAPIDAMENTE

Previsão do governo é chegar a 5,3 milhões de barris por dia. Mesmo com pedido americano, país não tem armazenamento para expandir oferta no curto prazo

Por Eliane Oliveira e Manoel Ventura



Brasil produz menos petróleo do que p previsto, mas pode se beneficiar da guerra entre Rússia e Ucrânia. Foto: Divulgação / Modec / Agência O Globo

BRASÍLIA — O governo americano pediu formalmente ao Brasil que aumente a produção de petróleo. A solicitação partiu da secretária de Energia dos EUA, Jennifer Granholm, e foi dirigida ao ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque. Ao GLOBO, Albuquerque disse que o país está



umentando a sua produção gradativamente. O Ministério de Minas e Energia (MME) estima um crescimento de 70% nos próximos dez anos, chegando a 5,3 milhões de barris por dia, o que manterá o status de exportador do Brasil.

Com a guerra na Ucrânia, o Brasil vê novamente a oportunidade de ampliar a sua produção, para aproveitar o barril girando a casa de US\$ 100 e num momento em que grandes potências (especialmente EUA e a União Europeia) querem reduzir a dependência do petróleo da Rússia — responsável por 12% da oferta mundial da commodity. Segundo especialistas, porém, essa mudança de patamar não é viável no curto prazo.

Segundo Maurício Tolmasquim, ex-presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e professor do Programa de Planejamento Energético da Coppe/UFRJ, apenas cinco países teriam essa capacidade: Arábia Saudita, Emirados Árabes, Kwait, Iraque e Rússia, com potencial de oferecer de 1 milhão a 1,8 milhão de barris diários a mais.

— O Brasil não tem armazenamento estratégico — explicou.

Atração de investimento

Albuquerque ressalta que as grandes petroleiras tiveram nos últimos três anos um decréscimo de produção de 9%. Segundo ele, “o Brasil aumentou sua produção em 14% de óleo e 22% de gás natural no período”.

— Foi isso que eu falei com a secretária. Nós já estamos nesse caminho de aumentar a produção. Até 2026, devem entrar em produção 15 plataformas de petróleo, com média de 200 mil a 250 mil barris por dia em cada estrutura — afirmou.

Fernanda Delgado, diretora-executiva do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), avalia que investir em produção está mais atraente, mas há um dilema para as empresas.

— As empresas também têm que dar retorno aos acionistas. Esse investimento não dá um retorno tão imediato quanto o senso comum indica — disse, ressaltando: — O Brasil é um atrator de investimentos neste momento.

Igor Lucena, economista e doutor em Relações Internacionais, avalia que, do ponto de vista estrutural, a crise pode beneficiar o Brasil. Ele lembra que, nos últimos anos, a Petrobras vem concentrando sua atuação na exploração, com o plano de vender refinarias e com a saída do segmento de distribuição.

— Agora, com o barril na casa dos US\$ 100, e deve continuar nisso pelos próximos tempos, há espaço para a Petrobras e outras empresas que fazem a extração de petróleo no Brasil ampliarem a produção — afirmou.

Transição energética

Em dezembro de 2015, o planejamento oficial do governo previa que o país terminaria 2021 produzindo 4,3 milhões de barris de petróleo por dia apenas em áreas já contratadas. Seis anos mais tarde, depois de uma forte crise econômica, de mudanças na dinâmica do setor de energia e da redução do preço da commodity na comparação com a década anterior, a produção brasileira de óleo ficou em 2,9 milhões de barris por dia. Mesmo entregando menos que o previsto, o país se firmou como um dos maiores produtores do mundo.

Larry Carvalho, especialista em logística, direito marítimo e agronegócio, acredita que o Brasil poderá elevar sua produção, mas a um custo de prospecção bastante elevado, por causa da profundidade.

— Algumas áreas somente possuem viabilidade econômica, a depender do preço do petróleo. Essa crise pode, sim, beneficiar o Brasil a curto prazo. Porém, sem dúvida, no médio e longo prazos ela acelera o processo de transição energética — afirmou.

A transição energética é destacada pelos especialistas como um processo inevitável. Tolmasquim afirma que a crise forçará uma aceleração nas mudanças no setor que vai beneficiar o Brasil.

— A transição para sair dos combustíveis fósseis deixou de ser apenas uma questão ambiental, para ser também uma questão de segurança nacional. O Brasil tem uma base de recursos naturais renováveis muito abundante e pode produzir energia elétrica a um preço muito baixo — disse Tolmasquim.

Lucena, por sua vez, afirma que o Brasil cresce na produção de hidrogênio verde, energia solar e eólica.

— Paralelamente a isso, a União Europeia deve sofrer sanções de produtos russos, principalmente gás, carvão, minério de ferro e petróleo. Isso significa que há possibilidade de o Brasil ser uma plataforma de exportação para a União Europeia desses insumos naturais — disse.

Mesmo entregando menos que o previsto, o país se firmou como um dos maiores produtores do mundo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/03/2022

GOVERNO ANUNCIA CRIAÇÃO DE MERCADO DE METANO E DESONERAÇÃO PARA PROJETOS DE BIOGÁS

Medidas tem como objetivo cumprir compromisso de redução do gás anunciado na COP-26
Por Daniel Gullino



O presidente Jair Bolsonaro, acompanhado de ministros, ao lado de veículos movidos a biometano Foto: José Cruz/Agência Brasil

BRASÍLIA — O governo federal anunciou nesta segunda-feira a criação de um mercado de crédito de metano, para incentivar a redução de emissões. Também foram anunciadas medidas de incentivo à produção do biogás e do biometano, como desoneração tributária e linhas de crédito.

As ações foram anunciadas em uma cerimônia no Palácio do Planalto. Para divulgar a iniciativa, o presidente Jair Bolsonaro dirigiu um trator movido a biometano entre o Palácio da Alvorada e o Planalto.

De acordo com o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, o mercado de metano é uma iniciativa inédita e estará em vigor após a publicação de uma portaria assinada no evento.

— O governo federal está criando o mercado regular de carbono, e nós agora anunciamos a criação dentro desse mercado de um crédito de metano, específico para esses projetos — afirmou. —O governo federal reconhece o crédito de metano (como) uma moeda, uma moeda verde, um ativo ambiental daqueles que trabalham o resíduo e conseguem reduzir as emissões de metano.



No ano passado, o Brasil assinou, ao lado de outros 102 países, um compromisso de reduzir em 30% as emissões de metano até 2030. A promessa foi anunciada na Conferência das Nações Unidas para Mudanças Climáticas, a COP-26, em Glasgow. O gás responde por 17% das emissões que contribuem para o aumento da temperatura do planeta.

O secretário-adjunto de Clima e Relações Internacionais, Marcelo Donnini Freire, afirmou que o crédito de metano valerá cerca de 21 vezes que um crédito de carbono, pelo fato de o gás ser mais poluente.

— É um gás de efeito estufa com potencial de aquecimento de 21 a 23 vezes (maior que o dióxido de carbono). Cada crédito de metano equivale a 21 a vezes um crédito de carbono. Isso representa uma oportunidade financeira que pode fazer toda a diferença para viabilizar projetos que antes não paravam de pé.

Além disso, investimentos em biogás e biometano terão isenção de PIS/Cofins. O Biogás tem origem em resíduos agrícolas e da criação de animais, além de tratamento de esgoto e aterros sanitários.

— São resíduos de aves, suínos, cana de açúcar, laticínios e aterros sanitários. Tudo isso para se transformar, para gerar o biogás, que gera energia, o biometano, que gera combustível — disse Leite.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque afirmou que a produção de biogás pode chegar a 120 milhões de metros cúbicos por dia:

— Expectativa é que o país possa vir a produzir o equivalente a 120 milhões de metros cúbicos de gás nos próximos dez anos. Isso, o que que isso significa? Hoje, a capacidade do gasoduto Bolívia-Brasil é de 30 milhões de metros cúbicos por dia, ou seja, daqui a aproximadamente dez anos o país poderá estar produzindo quatro vezes o que hoje é a capacidade de transporte da Bolívia para o Brasil por dia.

A presidente da empresa MDC, Manuela Kayath, ressaltou que o biometano recebeu o mesmo benefício que já era entregue para combustíveis fósseis e disse que as medidas auxiliam nos cumprimentos das metas da COP-26.

— Hoje, o governo federal estendeu ao biogás e ao biometano parte dos incentivos já concedidos à indústria dos combustíveis fósseis. O acesso ao Reidi terá impacto positivo para toda a cadeia produtiva. Ao reconhecer o valor e a importância do biometano para o Brasil, o governo estimula o setor a ocupar uma posição estratégica no cumprimento das metas ambientais formalizadas na COP-26.

Marcel Jorand, diretor-executivo da Urca Energia e CEO da Gas Verde, afirmou que a perspectiva é de ampliação de investimento e também ressaltou os compromissos ambientais.

— A produção do biometano no Brasil é descentralizada, em regiões que muitas vezes não contam com gasodutos e não sofre variações de câmbio e petróleo, o que permite previsibilidade nos planejamentos de médio-longo prazo para as empresas. As medidas anunciadas pelo governo federal nos animam para ampliar nossos investimentos e ajudar o país a atingir o compromisso firmado na COP-26.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/03/2022

NOVO PLANO DA CVM DOS EUA DEVE EXIGIR QUE EMPRESAS DIVULGUEM RISCOS DE MUDANÇA CLIMÁTICA



Companhias maiores deverão informar, também, sobre emissões de gases em toda a cadeia de produção

Por Bloomberg

WASHINGTON — Empresas dos EUA estão próximas de precisar revelar informações detalhadas sobre sua poluição por gases de efeito estufa de acordo com um novo plano da Comissão de Valores Mobiliários do país, o que marcará uma grande mudança na forma como as companhias devem mostrar que estão lidando com as mudanças climáticas.

A proposta segue meses de debate interno entre os democratas da agência. O público terá a oportunidade de comentar a regra proposta por pelo menos 60 dias. Se aprovada, estabelecerá uma estrutura de relatórios exigindo que todas as empresas começassem a fornecer informações sobre o impacto climático de seus negócios em seus relatórios anuais e declarações de registro de ações.

Os riscos de aquecimento global devem ser apresentados em declarações de registro, relatórios anuais ou outros documentos. Algumas grandes empresas terão que fornecer informações sobre as emissões que elas não produzem, mas que vêm de outras empresas por meio cadeia de suprimentos.

A proposta está sendo considerada pelo órgão nesta segunda-feira e cria um grande confronto com lobistas do setor e políticos republicanos que argumentam que as regulamentações estão fora da jurisdição da Comissão de Valores Mobiliários (SEC, na sigla original). Legisladores liberais, defensores do meio ambiente e a SEC, no entanto, dizem que os investidores familiares precisam das informações para tomar decisões conscientes.

— Ao longo das gerações, a SEC interveio quando houve uma necessidade significativa de divulgação de informações relevantes para as decisões dos investidores — disse o presidente da SEC, Gary Gensler, em comunicado: — A proposta de hoje ajudaria os emissores a divulgar esses riscos com mais eficiência e eficácia.

Divulgando o impacto

A SEC também exigiria que auditores ou outros especialistas estivessem revisando continuamente as divulgações climáticas que seriam implementadas ao longo do tempo.

Algumas empresas, incluindo a gigante do petróleo Exxon Mobil Corp., já começaram a divulgar essas emissões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/03/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS VÊ AÇÕES CAÍREM MESMO COM ALTA DO PETRÓLEO, NA CONTRAMÃO DAS PETROLEIRAS GLOBAIS

De 100 empresas analisadas em estudo, oito tiveram retorno negativo acima de 10%, incluindo a Petrobras

Por Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo

O salto do preço do petróleo na esteira das dúvidas sobre o fornecimento da commodity por conta da Guerra na Ucrânia tem puxado para cima o valor da maioria das empresas de óleo e gás em todo o mundo, exceto por um pequeno grupo de empresas, caso da brasileira Petrobras. Enquanto a gigante Chevron, por exemplo, ganhou quase 17% de valor desde o início do

confronto flagrado por Vladimir Putin, a petroleira brasileira vai na direção contrária e cai 11%, conforme levantamento da Economática, elaborado a pedido do Estadão.

O estudo considera o preço das ações em dólar e faz também o ajuste dos proventos pagos no período, caso dos dividendos, que são considerados reinvestimentos para o cálculo. Isso significa que o percentual se trata do retorno total dos papéis nesse período, segundo Einar Rivero, que elaborou o estudo.

Vácuo

Com preço do petróleo petroleiras se valorizaram, mas peso político pesa na brasileira Petrobras*

Valores

PETROLEIRA	PAIS	VALOR DE MERCADO EM BILHÕES DE DÓLARES**	RETORNO EM PORCENTAGEM***
HOUSTON AMERICAN ENERGY CORP	USA	208,7	206,55
INDONESIA ENERGY CORP LTD	INDONESIA	0,18	233,20
UE ENERGY CORP	USA	38,8	55,47
VERTEX ENERGY INC	USA	0,71	55,05
OCCIDENTAL PETROLEUM CORP	USA	90,8	41,28
KODAK ENERGY LTD	USA	2,94	37,12
MENDO ENERGY CORP	USA	0,11	30,88
TELLURIAN INC	USA	1,80	30,38
CAMBER ENERGY INC	USA	0,22	29,07
NEW CONCEPT ENERGY INC	USA	0,22	29,48
WHITE PETROLEUM	USA	0,11	24,50
ENI SPA	ITALIA	90,8	-7,39
BP PLC	REINO UNIDO (UK)	100,1	-9,88
PHILLIPS 66	USA	21,0	-10,29
PETROBRAS	BRASIL	80,8	-11,10
SLANGS CHEMICAL CORP	USA	0,1	-13,87
BURRUS EXPLORATION SERVICES INC	USA	0,09	-12,75
PETROBRAS CO LTD	CHINA	80,8	-14,48
BP FUNDING SAH ROYALTY TRUST	USA	0,18	-17,88
CHINA PETROLEUM & CHEMICAL CORP	CHINA	90,89	-18,88
RAI PACIFIC HOLD INC	USA	0,71	-19,24

Entre gigantes****

PETROLEIRA	PAIS	VALOR DE MERCADO EM BILHÕES DE DÓLARES**	RETORNO EM PORCENTAGEM***
CHEVRON	USA	284,00	18,7
CANADIAN NATURAL RESOURCES	CANADA	87,8	10,8
CONOCOPHILLIPS	USA	123,5	7,7
EXXONOR	NORUEGA	104,3	3,4
EXXON MOBIL	USA	108,9	0,59

**IMPORTEMO CONSIDERA APENAS AS 10 MAIORES VALORIZAÇÕES E 10 MAIORES QUOTAS
 ***EM US\$ BILHÕES, VALOR DO DIA 19 DE MARÇO
 ****DE 23 DE FEVEREIRO A 19 DE MARÇO, COM AJUSTE DO DÓLAR E PROVENTOS
 *****OS DADOS DA SHELL NÃO FORAM CAPTURADOS PELA ECONOMÁTICA PORQUE A EMPRESA ALTEROU SUA ESTRUTURA SOCIETÁRIA E DEIXOU DE TER DÚPLA LISTAGEM

Fonte: Economática

e interferência nos preços dos combustíveis, com o sinal de alerta reforçado sobre as recentes dúvidas em relação a mais uma troca do presidente da petroleira, Joaquim Luna e Silva, após fala do presidente Jair Bolsonaro (PL). Para combater o ruído, a Petrobras tem vindo a público para defender a paridade de preços com a cotação internacional.

“Investidores da estatal mantêm o nível alto de risco por algum sinal de interferência na política de preços da empresa, que segue a paridade internacional com o Petróleo, e segundo estimativas

Com as petroleiras fora da Rússia ganhando protagonismo diante das sanções econômicas contra Putin, grande parte das empresas estão valendo mais desde então. Das 100 petroleiras incluídas na análise, feita considerando as cotações das ações das companhias até o dia 15 de março, um terço registra queda em seus valores de mercado desde o início do combate. E apenas oito têm um retorno negativo acima de 10% - com a Petrobras nesse grupo. Neste mês, por exemplo, o banco norte-americano JPMorgan estimou que, caso as exportações russas sejam cortadas pela metade, o barril do petróleo poderia ir até US\$ 150. Nesse sentido, há poucos dias, os Estados Unidos anunciaram que suspenderiam a importação de óleo e gás da Rússia.

Analistas apontam preocupações

A razão principal pela cautela dos investidores da petroleira brasileira, que é controlada pelo governo brasileiro, refere-se às preocupações em torno de eventual ingerência política

ainda segue defasado entre o que é praticado pela petroleira, em relação à paridade de importação”, comenta Regis Chinchila, analista da Terra Investimentos.

Ilan Albertman, analista de pesquisa da Ativa Investimentos, aponta que a Petrobras também negocia na Bolsa brasileira abaixo de seu ápice histórico, assim como outras petroleiras com atuação global. Isso porque, explica ele, as empresas estavam, antes da Guerra, pressionadas por investidores por conta da expectativa de transição energética, com a tendência dos combustíveis limpos ganharem mais espaço no mercado, com a temática ESG ganhando força.

Para o chefe de análise de ações da Órama, Phil Soares, no entanto, o atual cenário poderá mudar as perspectivas e metas em relação ao processo de transição para o uso de energias mais limpas, para algo mais pé no chão. Na sua visão, depois da escalada da inflação em todo o mundo por conta da menor oferta de petróleo, a análise ESG passará a levar em conta o lado social, exatamente por conta do aumento dos preços provocados e efeito no poder de compra da população.

Josias de Matos, estrategista da Toro Investimento, afirma que no caso da petroleira, mesmo diante do aumento do preço, existe uma exigência dos investidores por um prêmio de risco. “O governo é o maior acionista da Petrobras e isso faz com que a perspectiva de intervenção do estado aumente. O combustível é um dos vilões da inflação e no passado já vimos isso acontecer”, diz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 21/03/2022

MRV INAUGURA USINA DE ENERGIA SOLAR NA BAHIA

A maior parte da geração será destinada ao abastecimento de unidades da construtora, como obras, escritórios, lojas e demais estruturas físicas; unidade é a segunda da empresa
Por Leandro Tavares, O Estado de S.Paulo

A construtora MRV inaugurou nesta segunda-feira, 21, uma usina solar fotovoltaica com capacidade de gerar 490 megawatt-hora (MWh) por ano, suficiente para abastecer quase a metade da população de Lapão, na Bahia, que tem 27 mil moradores, onde o empreendimento está situado.

Ao todo, foram instalados, numa área de 3,2 mil metros quadrados (m²), 800 painéis fotovoltaicos, capazes de gerar uma economia de R\$ 300 mil por ano.



Segundo a companhia, a maior parte da geração será destinada ao abastecimento de unidades da construtora, como obras, escritórios, lojas e demais estruturas físicas presentes. No entanto, a companhia afirmou que, até o final do ano, uma parcela de clientes também poderá ser contemplada.

Energia solar; A MRV inaugurou uma usina fotovoltaica com capacidade de gerar 490 megawatt-hora Foto: Dayse Maria/Estadão

Esta é a segunda usina solar da MRV. A primeira fica em Uberaba, em Minas Gerais, e está em operação desde novembro de 2021, gerando mais de 1.000.000 quilowatt-hora (kWh) por ano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 21/03/2022

M. DIAS BRANCO MANTÉM APETITE POR AQUISIÇÕES EM 2022

A crise econômica atual pode fazer com que surjam negócios que não estavam nos planos da companhia, segundo o vice-presidente de investimentos e controladoria da empresa, Gustavo Theodozio

Por Augusto Decker, O Estado de S.Paulo

A M. Dias Branco mantém a intenção de realizar fusões e aquisições (M&A, na sigla em inglês), afirmou o vice-presidente de investimentos e controladoria da empresa, Gustavo Theodozio, nesta segunda-feira, 21. "Não temos nada transformacional no radar, mas temos coisas importantes que mostram a nova direção da M. Dias para maior margem, novas categorias, então acho que podemos esperar movimentos inorgânicos", disse o executivo, durante teleconferência com analistas e investidores.

Para Theodozio, a crise atual pode fazer com que surjam negócios que não estavam nos planos da companhia. "Estamos em constantes conversas com bancos de investimento do Brasil e fora, acompanhando de perto o mercado e as oportunidades."

O executivo lembrou ainda que, apesar da alta de custos, a companhia conseguiu reduzir a alavancagem ano a ano e conseguiu fazer distribuição extraordinária de Juros sobre o Capital Próprio (JCP). "Nosso caixa continua super robusto", disse.



Complexo em Fortaleza; M. Dias Branco mantém interesse em aquisições e fusões com outras empresas Foto: Divulgação/M. Dias Branco

Desabastecimento

A M. Dias Branco informou que não corre perigo de desabastecimento agora, apesar da guerra entre Rússia e Ucrânia, dois grandes produtores de trigo. "Não enxergamos esse risco", disse Theodozio. "Continuamos tendo acesso a vários volumes para agora e futuros. Não passou a fazer parte da nossa agenda,

não contamos com isso."

O diretor de novos negócios e relações com investidores da M. Dias Branco, Fabio Cefaly, afirmou que a companhia não compra trigo nem da Rússia e nem da Ucrânia, e que as maiores origens da companhia são Argentina, Brasil, Estados Unidos e Canadá. "Além disso, a M. Dias tradicionalmente tem quatro meses de estoque, o que dá flexibilidade de olhar a situação com tranquilidade para tomar medidas adequadas no momento certo", disse.

Quanto aos custos, Cefaly lembrou que, apesar da forte valorização do trigo em dólar, a apreciação do real frente à moeda norte-americana ajudou a atenuar a alta de custos da companhia. Para 2022, empresa estima que a pressão de custos será ainda maior do que em 2021, portanto não é possível prever se eventuais ganhos de produtividade serão suficientes para melhorar a relação despesa/receita líquida. Em uma projeção conservadora, a companhia espera manter o patamar das expectativas para 2021.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2022

BOLSONARO DIZ ESPERAR CONSULTA AO TSE PARA REDUZIR IMPOSTO DE GASOLINA EM ANO ELEITORAL

Há dúvidas em relação à viabilidade desse tipo de subsídio orçamentário em ano de eleições, sem ferir a lei eleitoral; incerteza jurídica é até mais ampla e abarca o corte do IPI já adotado e outros benefícios que estão no radar

Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro (PL) afirmou nesta segunda-feira, 21, que aguarda uma consulta feita ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) para saber se pode reduzir o imposto sobre o combustível em ano eleitoral. "Pode ser crime", considerou o presidente, em coletiva de imprensa na frente do Palácio da Alvorada.

O governo estuda a possibilidade de desonerar o PIS/Cofins sobre a gasolina para conter a alta do produto nos postos. O imposto sobre o diesel e o gás de cozinha já foi zerado por um projeto aprovado no Congresso. O custo estimado de perda de arrecadação é próximo de R\$ 20 bilhões.



Jair Bolsonaro, presidente da República; ele enfrenta a alta dos combustíveis em ano em que vai tentar a reeleição Foto: Adriano Machado/ Reuters

Como mostrou o Estadão, o impacto da desoneração da gasolina poderá alcançar R\$ 23,84 bilhões de PIS e Cofins e mais R\$ 3,01 bilhões da Cide, contribuição que incide sobre os combustíveis.

Há dúvidas em relação à viabilidade desse tipo de subsídio orçamentário em ano de eleições, sem ferir a lei eleitoral. Essa incerteza jurídica, admitem integrantes do governo, é até mais ampla e abarca até mesmo o corte do IPI já adotado e outros benefícios que estão no radar, como o vale-gás. Em última instância, essas adoção dessas medidas em ano de eleições podem ser questionadas pelos adversários do presidente na Justiça Eleitoral, admitem integrantes do governo.

"(O salto do combustível) está no mundo todo e espero que seja temporário", disse o presidente durante cerimônia de uma mostra de veículos de Biometano na residência oficial. "O Brasil é exemplo para o mundo, em especial na geração de energia limpa. Eu tenho habilitação para pilotar caminhão", esclareceu Bolsonaro, que dirigiu um veículo movido a biometano na companhia do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque.

Em meio às tensões entre o Bolsonaro e o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, por conta do reajuste dos combustíveis, o chefe do Executivo abandonou uma coletiva de imprensa improvisada em frente ao Palácio da Alvorada ao ser questionado se pretende trocar o comando da empresa.

Em um primeiro momento, Bolsonaro disse que não entraria em detalhes sobre o tema. Com a insistência de jornalistas na pergunta, Bolsonaro encerrou as declarações. "Obrigado", limitou-se a dizer, deixando o local em seguida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2022

BOLSONARO VOLTA A RECHAÇAR INTERFERÊNCIA NA PETROBRAS E A CULPAR 'CORRUPÇÃO' POR ALTA DO COMBUSTÍVEL

Em ensaio para seu discurso nas eleições de 2022, Bolsonaro tem jogado a recente alta dos combustíveis no colo de casos de corrupção em refinarias de petróleo nos governos petistas

Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro (PL) voltou a rechaçar nesta segunda-feira, 21, a possibilidade de interferência na Petrobras e a culpar corrupção na estatal, além do ICMS, pela alta dos combustíveis. “Alguns querem que a gente interfira na Petrobras. Não pode fazer isso. Até porque o próprio pessoal da Petrobras, a começar pelo presidente, responderia por ter aceitado uma interferência”, disse Bolsonaro em entrevista à Jovem Pan. “Vilões são a roubaheira na Petrobras e o ICMS.”



Jair Bolsonaro, presidente da República; estratégia de Bolsonaro é culpar as gestões anteriores Foto: Gabriela Biló/ Estadão

Em ensaio para seu discurso nas eleições de 2022, Bolsonaro tem jogado a recente alta dos combustíveis no colo de casos de corrupção em refinarias de petróleo nos governos petistas. “Se duas (refinarias) tivessem sido concluídas, já seríamos autossuficientes em diesel e gasolina, já seria suficiente para preço estar muito mais barato.”

Sem especificar o assunto, Bolsonaro disse durante a entrevista ter conversado na manhã desta segunda com o príncipe da Arábia Saudita junto ao ministro de Relações Exteriores, Carlos França. A Arábia Saudita é uma potência na área de petróleo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

PROTESTO NA RECEITA ATRASA LIBERAÇÃO DE CARGAS

Remessas expressas, que deveriam ser liberadas em até 24 horas, estão demorando de quatro a cinco dias para serem liberadas

Por Cibelle Bouças — De Belo Horizonte

Nos últimos dias, auditores-fiscais da Receita Federal intensificaram as manifestações contra o corte de 51% no orçamento do órgão, o não pagamento de bônus salarial e a falta de concursos para recompor o quadro de servidores. Para pressionar o governo e chamar a atenção da opinião pública, os auditores-fiscais aumentaram a amostragem de remessas verificadas nos aeroportos e portos.

Com isso, as remessas expressas, que deveriam ser liberadas em até 24 horas, estão demorando de quatro a cinco dias para serem liberadas. De acordo com a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Internacional Expresso de Cargas (Abraec), o setor de transporte de carga expressa enfrenta aumento nos custos operacionais, porque precisam pagar as diárias das remessas que ficam estocadas nos armazéns da alfândega até a sua liberação.

“O acúmulo de cargas é grande, principalmente nos aeroportos de Viracopos e Guarulhos”, afirmou o diretor-executivo da Abraec, Vagner Battaglioli.

O GRU Airport, que administra o aeroporto de Guarulhos, e o RIOGaleão, que administra o aeroporto internacional do Rio, não comentaram e sugeriram falar com a Receita. O aeroporto de Viracopos não respondeu ao pedido de entrevista. A Receita informou que não vai comentar o assunto.



A Abraec já encaminhou cartas para o ministro da Economia, Paulo Guedes, o ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, para o secretário especial da Receita Federal, auditor-fiscal Julio Cesar Vieira Gomes, informando sobre as dificuldades enfrentada pelas empresas.

“A situação está insustentável. E a tendência é de os auditores fiscais aumentarem ainda mais o tempo para liberação de cargas. Isso afeta empresas de todos os setores”, afirmou Battaglioli. O Ministério da Economia não quis comentar o assunto.

No dia 8, o Supremo Tribunal Federal (STF) reconheceu a legalidade do pagamento de bônus de eficiência e produtividade a servidores das carreiras tributária e aduaneira da Receita Federal e da Auditoria-Fiscal do Trabalho. O julgamento rejeitou Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) protocolada pelo procurador-geral da República, Augusto Aras.

Falta o governo publicar um decreto validando o pagamento do bônus. Se isso acontecer, a mobilização dos auditores-fiscais pode ter um abrandamento.

Mas a mobilização não se resume à operação-padrão na alfândega. Foram registradas nas últimas semanas mobilizações de auditores fiscais em grandes aeroportos do país. Em outra frente, um grupo de aproximadamente 5 mil auditores fiscais se recusou a assumir cargos de chefia na Receita por causa das condições precárias de trabalho das equipes. O Ministério da Economia recusou a entrega dos cargos e centenas de auditores recorrem agora à Justiça para fazer valer sua decisão.

“A Receita Federal sofreu um corte orçamentário de R\$ 1,2 bilhão. O orçamento atual é suficiente para funcionar por cinco meses. Com uma restrição desse tamanho, os gestores têm que desativar muitos projetos.

É esse quadro que levou os servidores a entregar os cargos de chefia. A situação está ficando ingovernável”, afirmou o presidente do Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal (Sindifisco Nacional), Isac Falcão.

Outro problema citado é a falta de concursos públicos para repor o número de servidores que se aposentaram ou deixaram seus cargos. Falcão disse que o número de servidores sofreu uma redução de 40% nos últimos anos.

O Sindifisco Nacional calcula que a redução de auditorias realizadas pela Receita pode causar um prejuízo anual de R\$ 9 bilhões aos cofres públicos. O valor é relativo à recuperação de créditos indevidos. Em 2021, os auditores fiscais conseguiram impedir perda de R\$ 22,4 bilhões para os cofres públicos com o pedido indevido de créditos fiscais pela empresas.

Mas com número menor de servidores e orçamento reduzido tem havido queda no número de auditorias realizadas. Em janeiro, houve redução de 65,3% nas auditorias para verificar a validade dos créditos, causando uma redução de 40,6% nas glosas de créditos (anulação de créditos), em comparação com o mesmo mês de 2021. Segundo Falcão, se não houver mudança no cenário atual, o prejuízo no ano pode chegar aos R\$ 9 bilhões.

Ainda de acordo com o sindicato, outros problemas decorrentes da falta de pessoal e da queda no orçamento devem se seguir, como a paralisação das análises de pedidos de habilitações de créditos provenientes de decisões judiciais e das antecipações de ressarcimentos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/03/2022

NOSSA AMBIÇÃO É TER SÓLIDA E DIVERSIFICADA GERAÇÃO DE CAIXA, DIZ PRESIDENTE DA ENAUTA

Petroleira encerrou 2021 com cerca de R\$ 3 bilhões em caixa
Por André Ramalho, Valor — Rio



Presidente da Enauta, Décio Oddone — Foto: Luciana Whitaker/Valor

O presidente da Enauta, Décio Oddone, afirmou que a companhia continua ativa na busca de aquisições de ativos em fase de produção e disse que o objetivo da empresa é construir um portfólio com geração de caixa sólida, mas também diversificada. A petroleira encerrou 2021 com cerca de R\$ 3 bilhões em caixa.

Segundo o executivo, falta hoje no mercado brasileiro uma petroleira independente com “portfólio equilibrado” que inclua não só ativos em fase operacional como oportunidades de exploração de novas descobertas.

Ele afirma que empresas que focam apenas em campos maduros têm horizontes positivos de curto prazo, mas que há um limite para recuperação do campo. Por outro lado, companhias que operam somente ativos em fase de exploração não têm geração de caixa suficiente “para jogar o jogo da exploração”. Segundo o executivo, a Enauta reúne oportunidades no portfólio tanto na exploração quanto desenvolvimento da produção.

Oddone destaca que os ativos de Atlanta e Manati já garantem geração de caixa hoje para a empresa, mas que “ainda é pouco”. “Queremos aumentar a geração de caixa no curto prazo”, disse, durante teleconferência com analistas.

“Estamos olhando oportunidades. Não tivemos sucesso ainda, é verdade, mas os preços inflacionaram. Algumas transações não foram confirmadas devido à inflação dos preços dos ativos”, afirmou.

O presidente da Enauta comentou que não há necessidade de se precipitar e que a petroleira não busca incorporar novos volumes à carteira por si só. “Não adianta buscar volumes. Queremos gerar valor”, disse.

Ele acredita que as oportunidades de aquisição continuarão a surgir no mercado brasileiro nos próximos anos, seja por meio do programa de desinvestimentos da Petrobras, seja a partir da consolidação de um mercado secundário de ativos de outros players. “As oportunidades vão e vem”, comentou.

Questionado se a Enauta buscará ativos apenas na condição de operadora, Oddone afirmou que esta não é uma “condição irremovível” e que a empresa não descarta entrar em consórcios como não-operadora.

Sergipe

Oddone afirmou que a perfuração de novos poços de exploração na costa do Sergipe só deve ocorrer a partir de 2023.

A companhia participa neste momento de uma campanha exploratória na região, em sociedade com a ExxonMobil, a operadora, e a Murphy Oil, a outra sócia do consórcio.

Questionado se a estratégia da Enauta é descobrir novas reservas para em seguida vender a sua participação, como ocorreu no caso de Carcará, no pré-sal da Bacia de Santos, Oddone afirmou que ainda é prematuro comentar sobre o assunto.

“Primeiro vamos esperar os resultados [da exploração do ativo]”, disse, durante teleconferência com analistas.

Atlanta

Oddone destacou ainda que a decisão da estratégia de comercialização do sistema definitivo de Atlanta, no pré-sal da Bacia de Santos, ainda depende de uma avaliação sobre com o mercado evoluirá. Segundo ele, no entanto, contratar um agente comercializador é a opção “mais próxima”.

Ele cita, no entanto, que, hoje, existem opções no mercado brasileiro, ao citar a aquisição da Refinaria Mataripe (ex -Landulpho Alves), na Bahia, pela Acelen, do fundo Mubadala.

“Nossa estratégia vai depender de como mercado for evoluindo... Hoje parece mais próximo refazermos a licitação para contratação da comercialização do óleo de Atlanta”, disse, durante teleconferência com analistas.

Para o sistema de produção antecipada de Atlanta, a Enauta havia contratado a Shell para realização da comercialização.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/03/2022

‘EFEITOS COLATERAIS’ DE SANÇÕES AMPLIARÃO IMPACTOS NA CADEIA DE ABASTECIMENTO, DIZEM ESPECIALISTAS DE COMÉRCIO

Em fórum na OMC, a avaliação geral dos especialistas foi de que os bloqueios e gargalos na cadeia de abastecimento provavelmente persistirão em 2022 e talvez por mais tempo

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

“Olha as consequências que já estão sendo sentidas no Brasil”, argumentou o secretário-geral da Câmara de Comércio Internacional (ICC), John Denton, ao mencionar “consequências não intencionais” das sanções internacionais contra a Rússia sobre as cadeias de abastecimento, nesta segunda-feira (21), durante um fórum na Organização Mundial do Comércio (OMC).

“Nenhum de nós está discutindo a necessidade de sanções”, afirmou Denton, que condenou a guerra que está ocorrendo na Ucrânia como injustificada e contra a lei internacional. “O que estou dizendo é que se você quer solidariedade global, precisa olhar para os impactos na cadeia de abastecimento e fazer algo a respeito.”

Denton apontou um impacto desproporcional sobre pequenas médias empresas e países em desenvolvimento, que necessitarão financiamento de instituições multilaterais para ajustes estruturais.

Nos debates, a avaliação geral foi de que os bloqueios e gargalos na cadeia de abastecimento provavelmente persistirão em 2022 e talvez por mais tempo. E, no curto prazo, acumularão pressões inflacionárias.

No médio prazo, a expectativa é de que grandes incertezas, inclusive geopolíticas, continuarão a turvar a perspectiva de um afrouxamento do gargalo. E, a longo prazo, desafios estruturais como a modernização da infraestrutura, digitalização e descarbonização das cadeias de abastecimento terão que ser enfrentados. Mesmo antes da guerra na Ucrânia, as rupturas na cadeia de fornecimento pesavam sobre o comércio global, o crescimento econômico e a estabilidade de preços.

— Foto: Pixabay

“A tragédia que está se desenrolando na Ucrânia está se acrescentando às tristezas da cadeia de abastecimento”, disse Ngozi Okonjo-



Iweala, a diretora-geral da OMC, mencionando impactos imediatos na segurança alimentar global, com aumentos acentuados de preços para grãos, oleaginosas e óleos vegetais e fertilizantes, e para a energia.

Para Ngozi, esse não é o caso para recuo do comércio, estimando que as trocas ajudam na adaptação a esses e outros choques. “Mercados internacionais mais profundos e diversificados continuam sendo nossa melhor aposta para a resiliência de fornecimento”, disse.

Charles Darr, vice-presidente da MSC, a maior empresa de navegação do mundo, acha que o choque da pandemia e agora da guerra podem ter algum efeito permanente sobre as cadeias de valor. Mas observou que a diversificação de abastecimento é mais fácil de falar do que fazer. E que, no caso específico de sua companhia, acrescenta 100 navios em sua rede, mas se os portos não tiverem estrutura para recebê-los, isso não resolve a situação.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/03/2022

ESCASSEZ DE FERTILIZANTES AFETARÁ SAFRA DE CACAU NO MUNDO, DIZ ICCO

Segundo a entidade, restrições na oferta de adubos decorrentes da guerra na Ucrânia reduzirão volume e qualidade da produção da amêndoa

Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo



Rússia e Ucrânia consomem basicamente os subprodutos de cacau, como manteiga, pó e líquido — Foto: Reprodução

A escassez de fertilizantes no mundo, um dos reflexos da guerra na Ucrânia sobre a produção agrícola, vai afetar a quantidade, a qualidade e o tamanho das amêndoas de cacau, alertou hoje (21/3) a Organização Internacional do Cacau (ICCO).

Em seu boletim mensal sobre o mercado, a organização observou que, com o aumento dos preços dos fertilizantes, os pequenos produtores de cacau deverão ter dificuldade de bancar a compra do insumo. As sanções internacionais contra a Rússia e Belarus fizeram disparar os preços dos fertilizantes. Além disso, também aumentou o custo do frete marítimo, já que muitos países decidiram proibir que navios que partiram da Rússia ou passaram pelo país ataquem em seus portos.

“Há a probabilidade de que o custo de produção do cacau para a próxima safra aumente e, conseqüentemente, afete os preços”, sinalizou a ICCO. A próxima temporada do cacau (2022/23) começa em outubro.

Já o impacto da guerra sobre a demanda por cacau tende a ser mais localizado, avalia a entidade. Rússia e Ucrânia consomem basicamente os subprodutos de cacau, como manteiga, pó e líquido. Os dois países consumiram na safra passada (2020/21) subprodutos em volume equivalente a 205 mil toneladas de amêndoas de cacau processadas.

No ciclo atual (2021/22), iniciado em outubro do ano passado, essa demanda deve diminuir por causa da guerra. No caso da Ucrânia, o conflito está afetando toda a atividade econômica do país, limitando a oferta de energia e desorganizando a estrutura logística. Já a demanda russa cairá por causa da desvalorização do rublo, da exclusão dos bancos do país do sistema internacional de transações, que dificulta pagamentos, e das incertezas para as empresas que processam cacau e produzem alimentos.

Os preços do cacau recuaram em fevereiro, já como reflexo das incertezas decorrentes da guerra. Antes, o clima seco no oeste da África vinha oferecendo sustentação às cotações dos contratos para entrega em março e maio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EVERGREEN RECEBE O 'EVER ARM', DE 23.992 TEUS, DO ESTALEIRO SAMSUNG

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 20 Março 2022

É a penúltima unidade de uma série de seis navios do tipo megamax-24 que o estaleiro sul-coreano está construindo para a empresa de navegação

A Evergreen recebeu e incorporou à sua frota o navio "Ever Arm", de 23.992 TEUs, a penúltima unidade de uma série de seis navios megamax-24 que o estaleiro sul-coreano Samsung está construindo para a linha de navegação, informou a Alphaliner.

Juntamente com os seus quatro primeiros navios irmãos, "Ever Ace", "Ever Act", "Ever Aim" e "Ever Alp", o novo "Ever Arm" reivindica a distinção de ser o maior navio porta-contentores do mundo em termos de consumo nominal, embora por uma pequena margem. O sexto e último navio da série Samsung, o "Ever Art", será entregue em maio.

Os novos navios fazem parte do projeto mais amplo da Evergreen para modernizar um serviço competitivo entre o Extremo Oriente e o Norte da Europa (o Ocean Alliance 'NEU6', que a Evergreen chama de 'CEM') em uma frota homogênea de megamaxs de 24 mil TEUs.

Como isso requer um total de 12 navios, a Evergreen também receberá seis navios megamax de 24.004 TEUs dos estaleiros chineses do grupo CSSC. Estes serão entregues a partir de abril deste ano até o final de 2024.

O novo "Ever Arm" tem 399,90 metros de comprimento e 61,50 metros de largura. É uma embarcação de propulsão convencional, movida por um motor diesel WinGD 11X92B e equipada com um purificador de gases de escape. Como muitos navios porta-contêineres recentes, ele é construído com uma haste vertical e uma proa semi-bulbo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2022

GREENPEACE APOSENTA SEU MAIOR NAVIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 20 Março 2022



Um navio do Greenpeace Internacional que tem sido o rosto da proteção ambiental e missões humanitárias em todo o mundo foi aposentado após duas décadas de serviço.

Como uma organização focada em questões ambientais, o Greenpeace disse que concluiu que seu maior navio, o "Esperanza", não se alinha à sua missão devido à sua grande pegada de carbono.

“À medida que o mundo muda, as operações

marítimas do Greenpeace também devem mudar. O "Esperanza", mesmo com seu acionamento elétrico, tinha uma pegada de carbono muito maior do que outras embarcações do Greenpeace e, apesar dos esforços constantes de tripulantes, técnicos, voluntários e apoiadores dedicados para aprimorar e melhorar as características técnicas do navio, sua biologia fundamental não permite ser consistente com a visão do Greenpeace para um futuro de zero carbono", disse o Greenpeace em um blog.

A ONG disse que quer liderar as emissões de carbono, encontrando recursos marítimos mais flexíveis e locais. O "Esperanza" chegou à sua última parada no Porto de Gijón, na Espanha, onde será aposentado antes de ser reciclado de forma responsável.

Construído em 1984 em Gdansk, na Polônia, como navio de combate a incêndios da Marinha Soviética, o "Esperanza" (ex-"Echo Fighter") foi adquirido pelo Greenpeace em 2000. Ao longo dos anos, realizou operações de caça à baleia, transporte nuclear e pesca ilegal, entre outras missões. Em suas duas décadas de serviço.

O navio também realizou missões humanitárias, incluindo a entrega de ajuda e ajuda humanitária no Haiti após o devastador terremoto de 2010 e nas Filipinas após o tufão Bopha de 2012.

Com uma velocidade máxima de 16 nós, o "Esperanza" era o navio mais rápido da frota do Greenpeace e era frequentemente usado para perseguir navios suspeitos de alta velocidade. Sua classificação na classe de gelo também significava que ela tinha a capacidade de trabalhar nas águas da Antártida e do Ártico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/03/2022

MERCADO DE CONTÊINERES EM EXPANSÃO AJUDA A IMPULSIONAR A RECUPERAÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 20 Março 2022



A recente recuperação da atividade de construção naval no exterior veio com a recuperação progressiva do setor de contêineres a partir do quarto trimestre de 2020. À medida que os fretes começaram a subir e os armadores viram seus concorrentes encomendando novos navios, eles rapidamente seguiram o exemplo. Essa é a principal razão pela qual a maioria dos estaleiros da Coreia e da China estão com a carteira repleta.

As próximas regulamentações de emissões de carbono também contribuíram para que os proprietários decidissem encomendar novos navios, com a primeira onda de meganavios de 14 mil a 15 mil TEUs agora chegando a um estágio crucial de decisão de meia-vida, muitas vezes sendo substituído por navios de maior porte de hoje, de 22 mil a 24 mil TEUs.

As avaliações são da Lloyd's Register, para a qual outro fator que contribui é que grandes estaleiros, como Hudong-Zhonghua, na China, estão começando a lidar com o mega pedido da Qatar Gas para navios de gás liquefeito para substituir sua frota de GNL existente. E os estaleiros Jiangnan e DSIC estão se abrindo para o mercado para construções de navios gaseisor. O tamanho desses navios gigantes de gás, bem como de seus homólogos que transportam contêineres, ocupa muito espaço disponível no pátio dos estaleiros.

Os proprietários não encontram nesse momento vagas para a construção de grandes navios a serem entregues até 2024.

A competição por encomendas também mudou o equilíbrio de poder na relação estaleiros x armadores e elevou os preços das novas construções, assim como os custos crescentes do aço, o que significa que os navios na maioria dos setores estão agora cerca de 30% mais caros do que eram de 12 a 18 meses atrás.

Tudo isso levanta um problema para embarcações menores com tempos de construção mais curtos. Os proprietários estão enfrentando um desafio econômico, a saber: por que encomendar uma embarcação agora que será cara e não será construída nos próximos anos? Há também o risco de ativos ociosos se o impacto das regulamentações ambientais não for levado em consideração nas decisões operacionais e de projeto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2022

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS GARANTE VIABILIDADE DO TÚNEL IMERSO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Março 2022



Durante o 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana, ministro Tarcísio de Freitas reforça que o túnel imerso é única alternativa viável para a ligação seca entre os municípios

A Campanha Vou de Túnel, em parceria com a União dos Vereadores da Baixada Santista (UVEBS), promoveu na sexta-feira (18) o 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana. Em sua participação no seminário, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, reiterou que o túnel imerso é a alternativa escolhida pelo governo federal para a ligação seca

entre Santos e Guarujá e será viabilizada financeiramente por meio do processo de desestatização do Porto de Santos, que deve ocorrer até o final do ano.

Freitas explicou que o vencedor do leilão de desestatização pagará a outorga garantindo o valor presente líquido da obra do túnel imerso e gerando segurança jurídica para os investidores. “Uma parcela da outorga será destinada para a obra do túnel imerso entre Santos e Guarujá e para mais duas obras de mobilidade na Baixada Santista. A Saúde financeira da ligação seca será garantida pela outorga do Porto de Santos”, garantiu o ministro.

O debate técnico contou com a presença de especialistas e autoridades e abordou esse pleito centenário da população da Baixada Santista e com impactos em todo o país. Durante o fórum, foi apresentada a modelagem da atualização da ligação seca por túnel. O objetivo do seminário foi ampliar a discussão sobre a importância da obra e seus impactos no desenvolvimento portuário e na mobilidade urbana da região da Baixada Santista.

O engenheiro naval, ex-presidente da Santos Port Authority (SPA) e porta-voz da Campanha Vou de Túnel, Casemiro Tércio Carvalho, apresentou a modelagem da atualização da ligação seca por túnel, com foco nos aspectos técnicos, traçado, custo estimados, benefícios socioambientais, logísticos e econômicos.

Segundo ele, além de não criar obstáculo físico no canal e garantir a segurança na travessia, os números atestam o impacto positivo da obra para a sociedade. “A via atenderá mais de 40 mil pessoas por dia e o trajeto será feito em menos de cinco minutos, o que representa um grande avanço para a mobilidade urbana. Com uma distância de 854 metros e localização estratégica, a obra é também a opção mais econômica”, defendeu.

O presidente da SPA, Fernando Biral, garantiu que a autoridade portuária tem condições de viabilizar economicamente o projeto do túnel imerso, independentemente do processo de desestatização do Porto de Santos.

“A SPA apresentou balanço anual com lucro recorde de R\$ 329 milhões. Temos saúde financeira que permite entrar com recursos para viabilizar o projeto de concessão do túnel, por meio de uma Parceria Público Privada. O Poder Público precisaria alocar uma contrapartida para a viabilidade do projeto e a SPA tem condições para esse aporte. O caixa da SPA deve chegar a R\$ 2 bilhões até final do ano. Com uma parcela do fluxo de caixa, podemos viabilizar o túnel. Essa opção garante a construção do túnel, independentemente da desestatização do Porto de Santos”, explicou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2022

PECÉM APOSTA EM PARCERIAS PARA AVANÇAR COM HUB DE HIDROGÊNIO VERDE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Diretora comercial disse que administração do complexo vem dialogando com diferentes players pensando em soluções de armazenamento, transporte e distribuição.

O Complexo do Pecém pretende avançar em novas frentes no segmento de energias renováveis relacionadas ao hub de hidrogênio verde, criado no ano passado. A diretora comercial do complexo, Duna Uribe, contou que o objetivo é desenvolver a cadeia completa, o que passa pelos projetos de eólica offshore na costa do Ceará, em licenciamento ambiental, e pelo interesse de empresas em desenvolver o hidrogênio verde dentro da zona de processamento de exportação (ZPE) local, convertendo a amônia para exportação. As opções para o terminal de Pecém incluem um depósito alfandegado de amônia, matéria-prima utilizada na produção de hidrogênio.

Duna destacou que a empresa tem evoluído nas tratativas com diferentes players e pensado em soluções de armazenamento, transporte e distribuição. “Temos avançado. Fomos o primeiro estado a lançar um hub de hidrogênio verde, em fevereiro de 2021, que está muito relacionado com a parceria com o Porto de Roterdã, nosso acionista”, afirmou Duna, em entrevista à Portos e Navios. Ela acrescentou que o complexo vem firmando entendimentos com empresas a fim de avançar nos estudos e negociar futuros contratos. O Hub de Hidrogênio Verde (H2V) tem como objetivo o fornecimento global deste tipo de combustível, importante para o processo de descarbonização global.

A diretora citou como vantagens para Pecém o potencial de energias renováveis do estado, principalmente das fontes solar e eólica. Ela explicou que essa complementaridade reduz o custo de produção do hidrogênio. Duna disse ainda que a ZPE em operação dá um ganho competitivo para as empresas, com incentivos fiscais e segurança jurídica, assim como o Porto de Roterdã contribui por ser um parceiro estratégico para novos negócios. “Podemos fazer nossos próprios investimentos em infraestrutura para viabilizar o hub”, afirmou.

Durante a Intermodal South America, em São Paulo, o Complexo do Pecém firmou com a Stolthaven Terminals um memorando de entendimento para o estudo de um novo terminal de armazenagem no Porto do Pecém. O terminal se concentrará em fornecer serviços de armazenagem e manuseio de hidrogênio verde e produtos associados (líquidos e gases). “Pensamos em sermos facilitadores do negócio e trazer soluções otimizadas de infraestrutura

para reduzir o capex [investimentos] das empresas que vão se instalar e possam compartilhar o armazenamento da amônia”, comentou.

Ela acrescentou que o Porto do Pecém está ganhando novos equipamentos para elevar a sua capacidade de movimentação de contêineres. Duna destacou que os investimentos em infraestrutura e superestrutura são importantes para garantir o crescimento das movimentações. A diretora comercial disse que os prestadores de serviço de cargas gerais estão investindo em equipamentos de grande porte para se modernizar e receber novas cargas.

Além de um novo escâner, serão instalados no porto um guindaste STS (ship to shore) para operação de embarque/desembarque de contêineres nos navios; e três e-RTGs, guindastes para operação de contêineres no pátio do terminal de múltiplas utilidades (TMUT), onde estão localizados seis berços de atracação. Em 2021, o complexo movimentou 410.557 TEUs (244.811 unidades), crescimento de 8,7% em comparação a 2020, quando 377.726 TEU's (228.362 unidades) passaram pelo terminal portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2022

VETOS AO AFRMM FORAM DERRUBADOS POR FORMATO DE VOTAÇÃO ÚNICA, AVALIA ABAC

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 18 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Associação considera que vetos relacionados às alíquotas do adicional caíram por consenso que já estava formado entre lideranças pela volta do Reporto.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que a análise do Reporto e do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) em votação única no Congresso fez com que os vetos relacionados ao adicional fossem

derrubados pelo consenso que já estava formado entre as lideranças pela volta do Reporto. Para a associação, essa formatação por tema, em vez de levar em conta cada um dos assuntos do setor que estavam apresentados, prejudicou a análise dos artigos sobre o AFRMM com mais profundidade.

Na sessão conjunta da última quinta-feira (17), deputados e senadores decidiram que o recolhimento do AFRMM passará de 25% para 8% no longo curso, exceto para o transporte fluvial e lacustre de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, cujo frete continuará com o encargo de 40%. Já a alíquota da cabotagem caiu de 10% para 8%. Os textos aprovados na sessão conjunta serão incorporados à Lei 14.301/22 (BR do Mar).

O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, disse que, com a votação conjunta, tudo que dizia respeito ao adicional caiu com o veto, por estarem no mesmo pacote, resultando nas decisões sobre a redução das alíquotas da cabotagem, do longo curso, da isenção do granel sólido na navegação interior e o repasse de 10% dos recursos do AFRMM para projetos da Marinha do Brasil.

Após a análise dos vetos, o setor de navegação espera a portaria do Ministério da Infraestrutura com as regras para habilitação das empresas ao programa BR do Mar. A Abac também identificou nas sinalizações do ministério a necessidade de decretos que vão alterar a proporcionalidade nos afretamentos, a questão do registro de embarcação no REB, no afretamento a casco nu, e nos contratos de longo prazo. No campo regulatório, a Antaq, precisará fazer alterações nas



resoluções normativas 01/2015 (regras de afretamento) e 05/2016 (outorgas para empresas de navegação).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2022

ENAUTA FECHA 2021 COM LUCRO DE R\$ 1,4 BILHÃO

Da Redação OFFSHORE 20 Março 2022

A Enauta obteve lucro líquido de R\$ 1,4 bilhão em 2021, o maior da história da companhia. O preço do petróleo do tipo Brent combinado à valorização do óleo com baixo teor de enxofre e o reconhecimento da totalidade do Campo de Atlanta impulsionaram o desempenho no período. Também contribuiu com a marca histórica a produção de Manati – o campo foi responsável por 18% da receita total da empresa.

No quarto trimestre de 2021, o lucro líquido totalizou R\$ 690,7 milhões ante os R\$ 38,2 milhões reportados no quarto trimestre de 2020. Esse resultado é reflexo do aumento da participação no Campo de Atlanta combinado à alta do preço da commodity, que atingiu a cotação máxima desde 2014, com pico de US\$ 86 por barril em outubro do ano passado. Em 2021, o lucro da Enauta aumentou 1.065% em relação à 2020, principalmente em função do registro do valor justo da participação adicional de 50% no Campo de Atlanta no 2T21 e do reconhecimento da venda de Carcará no quarto trimestre de 2021.

“O ano de 2021 foi emblemático para a Enauta. Assumimos a totalidade do Campo de Atlanta e tivemos sucesso ao iniciar a implantação do Sistema Definitivo, um projeto robusto e um marco para a companhia, que vai ajudar a aumentar a produção nos próximos anos. Permanecemos em Manati, reavaliamos o ativo e hoje divulgamos uma nova certificação que atesta um aumento de 54% nas reservas 2P em relação ao ano anterior. Estamos construindo um portfólio com efeito importante em nossa estratégia de diversificação, estabilidade de geração de caixa e equilíbrio na gestão das emissões de GEE”, avalia nosso CEO, Décio Oddone. “Isso nos traz vantagem competitiva na indústria de players independentes”, complementa.

A empresa encerrou 2021 com caixa de R\$ 3 bilhões – 77,9% superior ao saldo em 2020 -, sendo 60% desses recursos dolarizados ao final do quarto trimestre. O Capex realizado no quarto trimestre de 2021 totalizou US\$ 7,1 milhões, sendo destinado em grande parte ao Campo de Atlanta e aos blocos localizados na Bacia de Sergipe-Alagoas. No ano de 2021, o CAPEX total foi de US\$ 23,8 milhões, cerca de 61% para Atlanta.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2022



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 037/2022
Página 46 de 46
Data: 21/03/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006