

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 039/2022
Data: 24/03/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PROGRAMA QUE OFERECE ATÉ R\$ 2 MILHÕES A PROJETOS DE INOVAÇÃO NO PORTO DE SANTOS PRORROGA INSCRIÇÕES	4
PORTO DE SANTOS TEM LUCRO RECORDE E PROJETA SUPERÁVIT DE R\$ 500 MILHÕES PARA 2022	5
CONSULTA PÚBLICA PARA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS CHEGA AO FIM NESTA QUARTA	6
RENOVAÇÃO COM A MRS NO PORTO DE SANTOS SERÁ DEFINIDA ATÉ ABRIL	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	8
VENDA DE VEÍCULOS POR MEIO DIGITAL VIRA REALIDADE EM OITO ESTADOS DO BRASIL.....	8
PONTE QUE LIGA TOCANTINS E PARÁ VAI FACILITAR ACESSO DA POPULAÇÃO E APOSENTAR USO DE BALSAS	9
OBRAS VÃO PERMITIR VOOS COMERCIAIS REGULARES NO AEROPORTO DO GUARUJÁ (SP)	10
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	10
CIDADÃO JÁ ENCONTRA NO GOV.BR TODAS AS 11 AGÊNCIAS REGULADORAS FEDERAIS	10
LEILÃO GARANTE AO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU MAIS DE R\$ 4 BILHÕES EM INVESTIMENTOS	11
PAULO GUEDES DEBATE COM RELATORA DO PROJETO DE LEI A REGULAMENTAÇÃO DO MERCADO CARBONO	12
PORTAL PORTO GENTE	14
O PESADO CONTRATO COM A VAN OORD NO PORTO DE SANTOS	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL - REFLEXO DA GUERRA.....	15
HUB - CURTAS	16
<i>FILIAÇÃO</i>	16
<i>PROMOÇÃO</i>	16
<i>REAJUSTE NAS PASSAGENS AÉREAS</i>	16
<i>EXPANSÃO EM SANTOS (SP)</i>	16
GUERRA NA UCRÂNIA, COLHEITA ANTECIPADA E GARGALOS FAZEM FRETE DA SOJA DISPARAR	16
PORTO DO RIO GRANDE E PREFEITURA IMPLANTAM ESTACIONAMENTO ROTATIVO PARA CAMINHÕES	17
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS SOBE 35,76% NO 1º BIMESTRE.....	18
GOVERNO VAI ELABORAR SOLUÇÕES LOGÍSTICAS PARA PRODUTORES DE PROTEÍNA ANIMAL	19
GUARDA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO REALIZA CURSO DE ABORDAGEM DE ALTO RISCO.....	21
CADE RESOLVE ADIAR JULGAMENTO SOBRE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO.....	21
OPINIÃO – INFRAESTRUTUR - A TRANSFORMAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO ENERGÉTICO DO ESTADO DE GOIÁS	23
OPINIÃO - GESTÃO ENERGÉTICA - QUEM TEM TAWAIN TEM MEDO	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	25
CONTRATO PARA INICIAR DRAGAGEM DO PORTO DE CABEDELO SERÁ ASSINADO NA PRÓXIMA TERÇA.....	25
EMPRESA PÚBLICA PORTOS RS SUBSTITUIRÁ SUPERINTENDÊNCIA NA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS GAÚCHOS.....	26
PORTOS DA AMÉRICA CENTRAL MOBILIZAM 183,1 MILHÕES DE TONELADAS E CRESCEM 10,6% EM 2021.....	27
DP WORLD E TERMINAL LINK REESTRUTURAM PROPRIEDADE PARA OPERAÇÕES DE TERMINAIS FRANCESES	28
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 18,7%	29
CORREIO BRAZILIENSE - BR	29
EXPORTADORES DE CEREAIS PEDEM AO GOVERNO ACORDO COM AUDITORES DA RECEITA	29
NAVAL PORTO ESTALEIRO	30
CONGRESSO NACIONAL DERRUBA VETO DE JAIR BOLSONARO AO PROJETO DE LEI CONHECIDO COMO BR DO MAR, QUE TRAZ INCENTIVOS FISCAIS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS POR CABOTAGEM	30
ISTOÉ - DINHEIRO	32
ESTADOS PERDERÃO R\$ 14 BI DE ARRECADAÇÃO COM CONGELAMENTO DE ICMS, DIZ COMSEFAZ	32
MORAES VOTA PELA CONSTITUCIONALIDADE DO VOTO PRÓ-CONTRIBUINTE NO CARF	32
MONEYTIMES	33
BUNGE DIZ QUE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA NA UCRÂNIA FOI DANIFICADA EM ATAQUE.....	33
AÇÃO DA HIDROVIAS DO BRASIL (HBSA3) DISPARA MAIS DE 11%; SAIBA SE É HORA DE COMPRAR	33
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	34
DEPOIS DA COVID-19, O CHOQUE DO PETRÓLEO — POR QUE REPETIMOS OS ERROS NA GESTÃO DE CRISES?.....	34
DEBÊNTURES INCENTIVADAS: FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA E A SUA IMPORTÂNCIA PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	40



CADE APROVA PRORROGAÇÃO DE VENDA DE REFINARIAS PELA PETROBRAS	43
JORNAL O GLOBO – RJ.....	45
‘INVASÃO DA UCRÂNIA PÔS FIM À GLOBALIZAÇÃO’, MAS BRASIL PODE SE BENEFICIAR, DIZ CEO DA BLACKROCK, MAIOR GESTORA DO MUNDO	45
ALTA DO DIESEL, GUERRA NA UCRÂNIA E COVID NA CHINA FAZEM FRETE DISPARAR MAIS DE 100%	46
GUERRA NA UCRÂNIA, ALTA DO DIESEL E COVID NA CHINA FAZEM FRETE DISPARAR MAIS DE 100%	47
ICMS SOBRE O DIESEL SERÁ DE R\$ 1,006 POR LITRO, MAS CADA ESTADO DARÁ 'DESCONTO'	49
GUEDES FALA EM SEGUNDO GOVERNO BOLSONARO E DIZ QUE BRASIL ESTÁ NO INÍCIO DE UM LONGO CICLO DE CRESCIMENTO	51
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	53
DEMANDA POR BENS INDUSTRIAIS NO PAÍS RECUA 7,7% NA COMPARAÇÃO ANUAL.....	53
BANCO CENTRAL ADMITE QUE NÃO DEVE CUMPRIR META DE INFLAÇÃO PELO 2º ANO SEGUIDO EM 2022.....	53
BRASIL VIRA DESTAQUE EM AQUISIÇÕES E ATRAI EMPRESAS ESTRANGEIRAS ATRÁS DE COMPRADOR.....	55
VALOR ECONÔMICO (SP).....	56
NBR VAI INVESTIR R\$ 260 MI NA FABRICAÇÃO DE CARROS COMPACTOS, COMO 'BUGGY' COM MOTOR FLEX.....	56
CHINA COMPRA EM SILÊNCIO PETRÓLEO RUSSO BARATO	57
UCRÂNIA BOMBARDEIA PORTO OCUPADO NA GUERRA POR NAVIOS RUSSOS.....	58
EXPORTADOR DE GRÃO SOMA PREJUÍZOS E COBRA GUEDES POR FIM DE AÇÕES DE AUDITOR DA RECEITA.....	59
BRASIL VAI AUMENTAR EM 10% A PRODUÇÃO DE PETRÓLEO PARA AJUDAR A ESTABILIZAR O MERCADO	60
FOLHA DE SÃO PAULO - SP.....	61
PRESENÇA MAIOR DA CHINA DEVE FAVORECER MALHA PORTUÁRIA NO NORTE DO BRASIL, DIZEM EMPRESÁRIOS	61
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO.....	62
ATIVIDADE PORTUÁRIA IMPULSIONA AUMENTO DE 38% EM ABERTURA DE EMPRESAS EM SANTOS.....	62
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	63
ARTIGO - NAVIOS AUTÔNOMOS, UMA JOGADA DE MARKETING	63
SUAPE ESTUDA PARCERIA COM COPERGÁS E QAIR PARA PROJETO DE PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE.....	64
ASIA SHIPPING FECHA 2021 COM A MOVIMENTAÇÃO DE 422 MIL CONTÊINERES	65
CONTEÚDO LOCAL: ANP CONSOLIDA NORMAS SOBRE RELATÓRIOS ENVIADOS À AGÊNCIA.....	65
SUZANO INAUGURA NOVO BERÇO NO PORTO DO ITAQUI	66
SINDICATOS VEEM FALTA DE COERÊNCIA EM DECISÃO SOBRE EXIGÊNCIA DE MARÍTIMOS BRASILEIROS	67
PROJETO DE EXPANSÃO DA BTP PREVÊ ACESSO FERROVIÁRIO PARA AUMENTAR EFICIÊNCIA	69
CADE CONDENA CARTEL INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE AUTOMÓVEIS	70
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	71
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	71



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PROGRAMA QUE OFERECE ATÉ R\$ 2 MILHÕES A PROJETOS DE INOVAÇÃO NO PORTO DE SANTOS PRORROGA INSCRIÇÕES

Prazo foi estendido devido à alta demanda de startups interessadas

Por: Ágata Luz



A expectativa é que até R\$ 2 milhões sejam disponibilizados a soluções tecnológicas de inovação ao Porto de Santos e ao Centro Histórico Foto: Luigi Bongiovani/AT

Empresas interessadas em desenvolver projetos voltados aos setores portuário e industrial ganharam mais tempo para se inscrever no programa de aceleração do Complexo de Inovação Porto-Indústria (Coinpi). Com a expectativa de disponibilizar até R\$ 2 milhões a soluções tecnológicas de

inovação ao Porto de Santos e ao Centro Histórico da Cidade, ele está com portas abertas até o próximo dia 31.

Antes, o prazo original era 15 de março e acabou sendo prorrogado devido à alta demanda de startups interessadas, superando as expectativas da responsável pelo programa, a Áurea Innovation Finance. Segundo o presidente do conselho fundador da Áurea e do Coinpi, José Thomaz Neto, “foram mais de 20 (startups) inscritas. Nós estávamos esperando de 10 a 15”.

O projeto tem parceria com o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo em Santos (Ciesp-Santos) e apoio da Prefeitura. As empresas serão selecionadas por uma banca técnica. A previsão é de que entre 10 a 20 startups recebam investimentos financeiros, enquanto de 20 a 30 tenham acesso a mentorias, consultoria em Tecnologia da Informação (TI) e marketing, entre outros.

Thomaz Neto explica que o Coinpi nasce como um hub setorial para atender o Porto de Santos e o setor industrial, fomentando a relação entre eles, com a criação de um distrito de inovação no Centro de Santos a partir da revitalização de imóveis. O processo será realizado em etapas. “Este é o embrião do complexo como um todo. O Coinpi vai chegar a ter quase 35 imóveis”.

A primeira etapa já está em execução, com a aquisição de dois imóveis. Segundo ele, o primeiro hub físico em Santos deve funcionar em até 120 dias e projetos que levam inovação a áreas que necessitam de recuperação são certos.

“Deu certo no mundo inteiro e agora estamos implantando o conceito em Santos, que nasce a partir da primeira célula que é este hub de inovação Porto-Indústria. A inovação é capaz de preencher os espaços e gerar vida, riqueza, empregos e assim por diante”, enfatiza Thomaz Neto, dizendo que, devido ao Polo Industrial de Cubatão e ao Porto de Santos, a Baixada Santista tem uma “demanda imediata”.

Thomaz cita o Porto Digital de Recife como uma inspiração para o projeto a ser implantado na Baixada Santista. Na capital pernambucana, a área central foi transformada nos últimos anos. “Lá não há um porto tão pujante quanto o nosso nem se tem uma capital do porte de São Paulo ao lado, mas hoje o Porto Digital do Recife tem mais de 700 empresas instaladas, 20 mil pessoas trabalhando direta e indiretamente e um dos metros quadrados mais caros do Brasil”.

Inscrições

As inscrições para as startups interessadas no programa são realizadas no site da Áurea Innovation Finance e dúvidas podem ser esclarecidas pelo e-mail diretoria@ciespsantos.com.br. No site, o representante da empresa deve preencher um formulário e informar tipos de clientes visados, faturamento e diferenciais, entre outros pontos.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 24/03/2022

PORTO DE SANTOS TEM LUCRO RECORDE E PROJETA SUPERÁVIT DE R\$ 500 MILHÕES PARA 2022

Diretor da SPA diz que resultado é fruto de maior movimentação de carga, redução de custo e otimização de gasto

Por: *Ágata Luz*



Em 2021, despesas administrativas na Santos Port Authority (SPA) tiveram redução de 15,1% e os custos operacionais recorrentes caíram 1,2% Foto: Flávio Hopp/AT

A Santos Port Authority (SPA), estatal responsável pela administração do Porto de Santos, encerrou 2021 com o maior lucro líquido de sua história: R\$ 329,1 milhões. Para este ano, a empresa projeta um novo recorde, que pode chegar a R\$ 500 milhões.

A alta de 62,6% sobre o lucro líquido de 2020 permitirá à SPA pagar a Participação de Lucros e Resultados (PLR) aos empregados e distribuir quase R\$ 308 milhões em dividendos à União, explica o diretor de Administração e Finanças da SPA, Marcus Mingoni, já de olho em 2022.

“A gente está estimando mais de R\$ 500 milhões de lucro para 2022, algo ainda mais expressivo na comparação com 2021”, diz Mingoni, garantindo que os números deste primeiro trimestre são positivos até o momento. “Estamos bastante confiantes”.

Caminho

Ele explica que o lucro registrado pela SPA foi fruto de uma nova política implantada na companhia. “A gente conseguiu implantar uma cultura de austeridade para a gestão dos recursos, que são públicos, com a máxima eficiência e cuidado”.

A receita líquida registrada pela Autoridade Portuária no ano passado foi R\$ 1,1 bilhão. “Foi um ano com recorde de movimentação no fluxo de cargas do Porto”, destaca o diretor. Porém, ele enfatiza que os principais passos para alcançar o resultado foram possíveis graças à redução de custos e à otimização de gastos, que ele chama de “conjunto de obra”.

Além de revisões em contratos, o diretor de Administração e Finanças cita o Plano de Demissão Voluntária (PDV) executado ao longo de 2020, que resultou na saída de 209 funcionários da SPA e teve seu efeito notado em 2021. “Algumas reorganizações no quadro pessoal também deixaram a estrutura mais enxuta e ágil, promovendo uma importante redução de despesas”.

O investimento em tecnologia foi lembrado por Mingoni. “Nosso modelo de fiscalização está menos ostensivo do ponto de vista de termos um funcionário fiscalizando o tempo todo e se tornou muito mais tecnológico. Tem uma cobertura maior de câmeras, com inteligência artificial e softwares mais modernos”.

Consequências

Para o diretor da SPA, três aspectos resumem a importância deste recorde para a Autoridade Portuária. O primeiro é que a empresa mostra uma nova gestão ao mercado, “técnica, austera e focada em eficiência e entrega de resultados”. O fato serve para reconstruir a imagem da companhia, que quando tinha o nome de Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) já se viu envolvida em operações da Polícia Federal.

Outro destaque se refere à geração de caixa. “A gente tem que ser uma forte geradora de caixa para poder realizar os investimentos que são pesados e relevantes na infraestrutura do Porto”, destaca, dizendo que isso proporciona “sustentabilidade de longo prazo para a empresa e a cadeia logística nacional”.

Por fim, Mingoni ressalta que o resultado obtido pela companhia agrega valor à desestatização da gestão do complexo portuário, tornando a Autoridade Portuária atraente ao mercado. “Os investidores veem com bons olhos. A empresa está entregando bons resultados, com boas perspectivas, enxuta e gerando lucros”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/03/2022

CONSULTA PÚBLICA PARA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS CHEGA AO FIM NESTA QUARTA

Preocupação com preservação histórica é um dos temas cadastrados

Por: Ágata Luz



Atualmente, complexo portuário conta com um museu que está fechado ao público Foto: Matheus Tagé/AT

O prazo para contribuições ao processo de desestatização do Porto de Santos se encerra hoje, às 23h59, com o fim da consulta pública. Sugestões e críticas podem ser enviadas pelo site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Entre as propostas já protocoladas, uma diz respeito à preservação e manutenção de elementos históricos do complexo portuário, como o Museu do Porto e seu

acervo.

“Neste momento, a grande pergunta que fica é: qual vai ser o destino da história do Porto de Santos? Estamos falando de documentos, fotos, mapas e peças. Isso é patrimônio e pertence a todos nós”, explica o jornalista e presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Santos (IHGS), Sergio Willians.

De acordo com ele, foi pensando nisso que o instituto solicitou que o edital de concessão da Santos Port Authority (SPA) conte com a criação do Centro Cultural do Porto de Santos, formado por museu, biblioteca, arquivo, pinacoteca e centro educativo. “Todo mundo fala dos terminais e da dragagem, que são muito importantes, mas a história do Porto também é e ninguém está discutindo isso. Por isso, o IHGS se posicionou nessa questão”.

Na proposta do IHGS, o futuro concessionário teria a obrigação contratual de destinar um valor para criação e manutenção do Centro Cultural. “Levantamos o estudo de impacto financeiro que gira em torno de R\$ 5 milhões por ano”, ressalta Willians, comparando o gasto com o orçamento anual do Museu do Café, que, segundo ele, é o mesmo. “Não é um valor absurdo e foi baseado em estudos técnicos”.

O jornalista afirma que se reuniu com a diretoria da Autoridade Portuária, que se mostrou “sensível” ao assunto e sugeriu que o instituto buscasse apoio de outras entidades e órgãos públicos da Cidade. Desde então, Willians manteve conversas com Associação Comercial de Santos, Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos, Subseção de Santos da Ordem dos Advogados do Brasil e Câmara dos Vereadores de Santos.

Projeto

Além de garantir a preservação da memória santista, o Centro Cultural tem potencial para promover a integração Porto-Cidade. Isso é o que diz Willians. No documento encaminhado à Antaq, o IHGS sugeriu, inclusive, as opções de locais para criação do centro.

“Esperamos que quando houver a construção do edital, esse capítulo sobre a preservação da memória do Porto seja feito”, explica o jornalista, dizendo que, apesar da proposta deixar criação ser obrigação do vencedor do leilão do Porto de Santos, o concessionário poderá terceirizar o serviço, “buscando entidades e organizações sociais com expertise na área. O importante é haja cuidado para que nossa sociedade não perca contato com tudo isso”.

Neste ano, o complexo portuário santista celebra 130 anos de existência, mas Willians faz uma ponderação. “Os 130 anos são em relação ao porto organizado, mas antes já existia porto, pois navios atracavam e embarcávamos açúcar em 1541. Se tinha embarque de produtos, é porque havia um porto. Tem muita história que precisa ficar conosco”.

Consulta

Inicialmente, a consulta pública promovida pela Antaq iria até 16 de março. Porém, em audiência pública realizada na semana passada, entidades do setor portuário pediram a prorrogação por mais um mês. A agência, contudo, estendeu o prazo por uma semana.

Respostas

Em nota à Reportagem, a Antaq informa que todas as contribuições e colaborações feitas na consulta pública serão analisadas, respondidas e divulgadas no site da agência. Já a SPA confirmou que o Instituto Histórico e Geográfico de Santos tem contribuído com sugestões em busca de um modelo que transfira a gestão do acervo histórico e cultural do Porto de Santos ao futuro concessionário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/03/2022

RENOVAÇÃO COM A MRS NO PORTO DE SANTOS SERÁ DEFINIDA ATÉ ABRIL

Concessionária das linhas férreas quer manter as operações na área portuária até 2056

Por: Fernanda Balbino



A MRS administra as linhas férreas que dão acesso ao cais santista desde 1996 Foto: Divulgação/MRS

É esperada para o próximo mês a definição sobre a renovação do contrato da MRS Logística no Porto de Santos. A concessionária administra as linhas férreas que dão acesso ao cais santista desde 1996 e quer manter operações até 2056. O processo está em fase final de avaliação no Tribunal de Contas da União (TCU).

A previsão é do Ministério da Infraestrutura (Minfra). De acordo com a MRS, o plano de negócios em análise no TCU é de toda a concessão MRS, uma malha de 1.643 km nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, e não apenas dos acessos ferroviários ao Porto de Santos.



A empresa prevê investimento de R\$ 9,7 bilhões, que devem ser implementados em sua grande maioria nos primeiros anos de contrato. “Somente nos acessos ferroviários ao Porto de Santos, estão previstos investimentos superiores a R\$ 1 bilhão”, destacou a concessionária, em nota.

Ela afirma, ainda, que o plano de negócios da MRS foi construído em conjunto com o ministério e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), baseado em três pilares: expansão de capacidade e atendimento aos parâmetros de desempenho, investimentos estruturantes de interesse público e obras para minimizar os conflitos urbanos.

“A concessão da MRS possui 1.643 km de linha férrea e inclui os acessos ferroviários ao Porto de Santos. Este trecho continua fazendo parte do Plano de Negócios que foi encaminhado para o TCU. Isto significa dizer que, tecnicamente, tanto ANTT quanto Minfra, entendem que faz sentido manter a ferradura sob administração da empresa”.

A renovação antecipada da concessão da MRS tem como principal premissa a ampliação da carga geral transportada pela ferrovia. Em 1997, o Porto de Santos recebia 5 milhões de toneladas por ano de carga pela ferrovia. Em 2020, esse volume foi de 51 milhões de toneladas.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/03/2022*



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

VENDA DE VEÍCULOS POR MEIO DIGITAL VIRA REALIDADE EM OITO ESTADOS DO BRASIL

Nova funcionalidade da Carteira Digital de Trânsito permite a assinatura eletrônica, pelo gov.br, do documento de autorização para transferência de propriedade entre pessoas físicas

Moradores de oito estados brasileiros já podem, a partir desta quinta-feira (24), fazer a transação de compra e venda de veículos por meio digital. Nova funcionalidade da Carteira Digital de Trânsito (CDT), iniciativa conjunta entre Ministério da Infraestrutura; Ministério da Economia (ME); Serpro, empresa de TI do Governo Federal, e departamentos de trânsito permite realizar a transação comercial sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial.

Já aderiram à nova funcionalidade os estados de Acre, Ceará, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Roraima. A tecnologia inovadora possibilita a assinatura digital da Autorização para Transferência de Propriedade de Veículos (ATPV-e) pelo vendedor e comprador, permitindo a comunicação automática da venda por meio do aplicativo CDT (App Store e Google Play), após a autorização do Detran de registro do veículo.

“Desde o início do governo temos o desafio de simplificar a agenda de trânsito. Avançamos na carteira digital, colocando ali não só a habilitação, mas também o documento do veículo e agora a autorização de transferência da propriedade do veículo, tornando o procedimento mais eficiente e tornando o Estado mais próximo das necessidades do cidadão”, afirmou o secretário-executivo do Minfra, Marcelo Sampaio.

Entenda como funciona a Venda Digital Na transação, o comprador e vendedor fazem a comunicação da venda e assinam a autorização para a transferência de propriedade usando apenas o aplicativo. A transação é segura, exigindo o login com conta prata ou ouro na plataforma gov.br, que oferecem mais segurança ao usuário, e biometria facial para a assinatura digital. Depois desta fase, o proprietário só precisa ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Benefícios

De acordo com o secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, o procedimento é ágil e prático. “Esse processo é feito com a maior segurança, com requisitos de validação biométrica, reconhecimento facial, para trazer segurança para essa transação”, garantiu.

“Com o gov.br estamos revolucionando a forma como os cidadãos se relacionam com o governo, trazendo os serviços públicos para a palma da mão dos brasileiros. A Venda Digital é mais uma facilidade para a população e que reforça nosso compromisso de combater a burocracia e modernizar o Estado”, ressaltou o secretário de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do ME, Caio Mario Paes de Andrade.

Quem pode?

A facilidade está disponível para proprietários e futuros proprietários de veículos com documentos emitidos a partir de 4 de janeiro de 2021, data em que o antigo Documento Único de Transferência (DUT) foi substituído pela versão digital, a ATPV-e.

Para que os proprietários possam utilizar a nova funcionalidade, os Detrans estaduais precisam aderir ao sistema. “Era um processo que, antes, demorava dias e, agora, acontece em instantes. Depois, basta levar o veículo para a vistoria e efetivar a transferência. Tudo muito simples e rápido”, destacou o presidente do Serpro, Gileno Barreto.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/03/2022

PONTE QUE LIGA TOCANTINS E PARÁ VAI FACILITAR ACESSO DA POPULAÇÃO E APOSENTAR USO DE BALSAS

Empreendimento em Xambioá vistoriado pelo presidente Jair Bolsonaro e pelo ministro Tarcísio de Freitas nesta terça-feira (22) vai beneficiar 500 mil pessoas



Ponte vai ligar as cidades de Xambioá (TO) e São Geraldo do Araguaia (PA) - Foto: Ricardo Botelho/Minfra

Com previsão de entrega no segundo semestre, as obras da Ponte Xambioá, futura ligação rodoviária entre Tocantins e Pará, foi vistoriada nesta terça-feira (22) pelo Governo Federal. O empreendimento de 1,7 mil metros de extensão vai beneficiar diretamente 500 mil pessoas e ajudar no desenvolvimento econômico de toda a região.

Na fase atual da obra, já foram executados 73% das fundações e blocos, 66% dos pilares e travessias e 22% das vigas e lajes. A vistoria foi realizada pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, e pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

“Há tempos nós tivemos em Rondônia entregando a Ponte sobre o Rio Madeira. Lá, as pessoas precisavam pagar balsa e enfrentar horas de filas para atravessar o Rio, e isso acabou, pois a balsa foi aposentada. A próxima balsa a ser aposentada será do Rio Araguaia! A BR-153/TO é a quinta mais extensa do Brasil, corta o Brasil de Norte ao Sul. Era inadmissível nesta altura do campeonato a rodovia Belém-Brasília estar sem ponte”, falou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas em seu discurso.

Importante eixo de interligação entre Tocantins e Pará, na BR-153/PA/TO, o empreendimento é um dos mais relevantes do Ministério da Infraestrutura (Minfra). A ponte é uma demanda antiga da população dos dois estados e será a maior de Tocantins. O custo estimado da obra é de R\$ 193,1 milhões e até o momento foram executados R\$ 94,5 milhões.



Desenvolvimento

Xambioá fica na margem direita do Rio Araguaia, e seu nome vem de um termo indígena que significa pássaro veloz. Já São Geraldo do Araguaia está localizada à esquerda do rio. O empreendimento eliminará a travessia por balsa e possibilita mais segurança, redução de fretes, menor tempo de viagem e melhores condições de trafegabilidade na região.

Além da segurança, a ponte vai estimular o desenvolvimento econômico da região, com um melhor escoamento da produção de bens, diminuição dos custos no transporte de cargas. A ligação vai permitir também acesso mais rápido à BR-010, fundamental para ligar a região Norte, em especial o sudeste do Pará, ao Centro-Sul do país.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/03/2022

OBRAS VÃO PERMITIR VOOS COMERCIAIS REGULARES NO AEROPORTO DO GUARUJÁ (SP)

MInfra autorizou prefeitura a licitar serviços, que incluem construção de cerca operacional e via de acesso ao pátio de aeronaves. Investimento será de R\$ 2,4 milhões do Fnac

O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, autorizou a prefeitura do Guarujá (SP) a lançar o processo licitatório para contratação das obras de modernização do terminal aéreo do município. A licitação deve contemplar a construção de cerca operacional e de via de acesso ao pátio de aeronaves, bem como sinalização horizontal do aeroporto.

Trata-se de obra considerada estratégica pelo Governo Federal. Apesar da vocação turística do município, um dos principais e mais belos balneários do estado de São Paulo, o aeroporto hoje funciona exclusivamente como base aérea e com aeronaves civis autorizadas. Com os serviços concluídos, o aeródromo localizado na Baixada Santista poderá receber voos comerciais regulares após homologação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

A licitação tem valor estimado de R\$ 2.428.492,19, a serem custeados integralmente pelo Governo Federal, com recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil (Fnac). Conforme o projeto, assinado pela Infraero, as obras devem ser executadas oito meses após a contratação da empresa vencedora.

Essas intervenções fazem parte da primeira etapa de melhorias previstas no Termo de Compromisso nº 924490/2021, firmado em 30 de dezembro de 2021 entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MInfra) e a prefeitura do Guarujá. O documento contempla ainda a construção de um novo terminal de passageiros, e prevê a celebração de mais um termo para possibilitar a reforma dos pavimentos da pista de pouso e decolagem.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/03/2022



Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

CIDADÃO JÁ ENCONTRA NO GOV.BR TODAS AS 11 AGÊNCIAS REGULADORAS FEDERAIS

Aneel acaba de lançar sua página com informações, serviços e notícias na plataforma de relacionamento do governo brasileiro com a sociedade, que já reúne 127 milhões de usuários



Todas as 11 agências reguladoras do país já dispõem de suas informações institucionais, serviços públicos e notícias no GOV.BR, a plataforma de relacionamento do governo brasileiro com o cidadão, hoje com 127 milhões de usuários. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) acaba de lançar sua nova página no GOV.BR [<https://www.gov.br/aneel/pt-br>]. Essa centralização das páginas virtuais de órgãos do governo federal está prevista na Estratégia de Governo Digital 2020-2022, atualizada em 14 de março pelo Decreto 10.996/2022.

E como a centralização das páginas do governo ajuda o cidadão? Quem explica é o secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Mario Paes de Andrade: “É mais facilidade, agilidade e comodidade para o cidadão. Antes, você saía atrás das páginas dos órgãos do governo para, depois disso, tentar achar nelas o serviço público ou a orientação que está procurando. Agora não mais. Você quer solicitar um serviço? Procura direto por ele no GOV.BR. A plataforma do governo foi toda redesenhada sob a ótica dos serviços para o cidadão. Ficou muito mais prático”.

Canal com o usuário

Conforme a Aneel, a nova página tem a finalidade de facilitar e tornar o relacionamento com a Agência ainda mais transparente, simples e moderno. Com a migração para o GOV.BR, a agência aproveitou para fazer mudanças na organização do conteúdo e na navegação. O público tem agora à disposição o item “Assuntos”, onde encontra esclarecimentos sobre o setor elétrico e sobre a Agência, organizados por temas.

Para falar sobre as distribuidoras de energia elétrica ou outras demandas, o público deve acessar o menu “Canais de Atendimento”. Se o usuário é um consumidor de energia elétrica e tem dúvidas sobre direitos e deveres ou quer conhecer mais sobre a relação consumidor-distribuidora, deve acessar o menu “Consumidores”.

Já o menu “Empreendedores” é voltado para os agentes do setor elétrico. É onde ficam os avisos e assuntos técnicos. Se o usuário é um empreendedor, é importante consultar também as “Centrais de Conteúdos”. É nela que ele encontrará manuais, modelos, instruções, relatórios, procedimentos regulatórios, entre outros.

Além da Aneel, o usuário encontra no GOV.BR também a [Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis](#) ; [Agência Nacional de Telecomunicações](#) (Anatel); [Agência Nacional de Vigilância Sanitária](#) (Anvisa); [Agência Nacional de Saúde Suplementar](#) (ANS); [Agência Nacional de Águas](#) (ANA); [Agência Nacional de Transportes Aquaviários](#) (Antaq); [Agência Nacional de Transportes Terrestres](#) (ANTT); [Agência Nacional do Cinema](#) (Ancine); [Agência Nacional de Aviação Civil](#) (Anac); e [Agência Nacional de Mineração](#) (ANM).

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 24/03/2022

LEILÃO GARANTE AO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU MAIS DE R\$ 4 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

O leilão é considerado um dos maiores já realizados no setor, por se tratar de local com infraestrutura consolidada que recebe, em média, mais de 2 milhões de turistas ao ano

O Consórcio Novo PNI, formado pelo Grupo Cataratas do Iguaçu e a Construcap, que ofertou lance de R\$ 375 milhões, representando ágio de 349,45%, foi o vencedor do leilão de concessão do Parque Nacional do Iguaçu, localizado em Foz do Iguaçu (PR), qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio do Decreto nº 10.147. O leilão foi realizado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), por meio do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

Foi um dos maiores leilões já realizados no setor, por se tratar de local com infraestrutura consolidada que recebe, em média, mais de 2 milhões de turistas por ano. Para garantir a



preservação ambiental, o projeto de concessão prevê investimentos de mais de R\$ 500 milhões em novas infraestruturas e outros R\$ 3 bilhões na operação do parque durante o período, previsto para 30 anos. A nova concessão tem o potencial de triplicar o número de visitantes do parque, com expansão da área concessionada e a realização de investimentos capazes de aumentar a atratividade da visitação.

O Ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, destacou como o novo modelo de concessão deve transformar a proteção dos parques e o turismo em atividade econômica com geração de empregos verdes e renda para a população local. Segundo o ministro, a nova concessão vai ampliar áreas de visitação, com três novos polos, o que significa desenvolvimento para mais 13 municípios paranaenses que também integram o Parque do Iguaçu. “Este governo entende que o parque tem que ser protegido pelo ICMBio, mas gerido para receber os visitantes pelas concessões e pelo privado, que é parte integrante da atividade econômica, especialmente onde há possibilidade de visitação”, afirmou Leite.

A Secretária Especial do PPI, Martha Seillier, lembrou as melhorias previstas em edital e que devem transformar o parque em um modelo para outras unidades no Brasil e no mundo. “Nós temos três novos polos que serão desenvolvidos por meio de novas trilhas, teleférico, um trem para transportar passageiros, além de diversas atividades que serão exploradas nesse parque, gerando emprego, renda e conscientização ambiental. A concessionária deverá cumprir as obrigações em relação ao monitoramento, com brigada de incêndio e capacitação para fomentar o uso sustentável dos recursos naturais”, explicou Seillier.

O Presidente do ICMBio, Marcos Simanovic, reforçou a importância da nova concessão, que prevê investimentos em infraestrutura e proteção do Parque Nacional do Iguaçu. “É um edital que considerou as inovações tecnológicas e os elementos de sustentabilidade na previsão de seus investimentos. Algo que permita a sensação, tanto das pessoas da região quanto dos turistas do Brasil e do mundo, de que estão colaborando efetivamente para a proteção ambiental”, pontuou Simanovic.

Para o presidente do BNDES, Gustavo Montezano, o leilão marca um novo modelo econômico na concessão de parques, promovendo conservação ambiental e melhor alocação dos recursos. “Este setor promove como nenhum outro de forma conjunta: a conservação ambiental; o desenvolvimento econômico e regional; a conscientização e educação ambiental. Estimamos que 1 milhão de empregos poderão ser criados em todo Brasil a partir dessa atividade”, considerou Montezano.

Aumento da visitação

O Parque Nacional do Iguaçu, localizado próximo às fronteiras do Brasil com a Argentina e o Paraguai, é conhecido, principalmente, pelo Polo Cataratas, que inclui as famosas Cataratas do Iguaçu, Patrimônio Natural da Humanidade. No entanto, a Unidade de Conservação guarda outros locais igualmente belos, como os polos Rio Azul e Ilhas do Iguaçu e Gonçalves Dias, atualmente pouco conhecidos dos turistas. Em 2019, o Polo Cataratas recebeu 2.020.358 visitantes, contra 11.520 turistas nos demais polos.

A nova concessão tem, dentre outros, o objetivo de requalificar o Polo Cataratas, além de criar infraestrutura para a visitação dos novos pontos no Parque Nacional do Iguaçu, favorecendo o aumento da visitação, além de uma diversificação da experiência do turista.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 24/03/2022

PAULO GUEDES DEBATE COM RELATORA DO PROJETO DE LEI A REGULAMENTAÇÃO DO MERCADO CARBONO

Em reunião com deputada Carla Zambelli e equipe do Ministério do Meio Ambiente, ministro destacou pontos positivos do novo mercado



O ministro da Economia, Paulo Guedes, considerou positiva a proposta de regulamentação de um Novo Mercado de Carbono no país, prevista no Projeto de Lei 528/2021, que tem como relatora a presidente da Comissão de Meio Ambiente da Câmara, Carla Zambelli (PL-SP).

Guedes e a deputada conversaram sobre o tema nesta terça-feira (22/3), em reunião no Ministério da Economia, com a participação de representantes do Ministério do Meio Ambiente (MMA).

Após conhecer detalhes do substitutivo ao PL apresentado por Zambelli, o ministro destacou o modelo de remuneração pela preservação dos recursos naturais. “A produção de crédito carbono, através de certificadoras, vai aumentar a rentabilidade das atividades que preservem as florestas, impeçam o desmatamento e melhorem todo o ambiente climático mundial”, comentou.

O Brasil pode ganhar com esse mercado, graças aos investimentos de países que precisam reduzir suas emissões e que terão de comprar créditos. “Vai dar uma média de US\$ 100 bilhões a US\$ 150 bilhões nos próximos oito anos”, previu a deputada, lembrando que o Brasil tem créditos porque emite menos gás carbônico do que recupera da atmosfera.

Nesse contexto, as empresas que conseguirem reduzir suas emissões vão se capitalizar, vendendo seus créditos para aquelas que emitirem mais do que o autorizado. Assim, o país deverá atingir a chamada neutralidade de carbono em 2050.

Valorização da floresta

Pela proposta, haverá um mercado voluntário, que estimulará o uso de créditos de carbono decorrentes de projetos de agricultura e florestas que têm de ser preservadas, como os parques nacionais ou a floresta Amazônica. “A gente vai ganhar dinheiro com a floresta Amazônica. Quanto menos a gente desmatar, mais dinheiro a gente vai ter”, garantiu Zambelli. Estima-se que o Brasil tem potencial de suprir até 37,5% da demanda global no mercado voluntário e de até 22% da demanda global no mercado regulado.

A deputada destacou que esse novo mercado vai ajudar a preservar a imagem internacional do Brasil, porque o projeto está baseado em três pilares – investimento internacional, menos interferência do Estado e valorização da floresta.

Principais pontos

Entre os principais pontos do novo substitutivo do PL de mercado de carbono, estão a manutenção da floresta em pé, o estímulo ao reflorestamento e o combate ao desmatamento, além do uso de créditos de carbono para projetos de agricultura sustentável, como recuperação de pastagem degradada e fixação de carbono no solo.

O projeto também busca evitar a criação de barreiras à entrada de novas empresas que queiram atuar nesse mercado e de custos adicionais excessivos para as empresas brasileiras; protege os exportadores de futuras taxas de carbono proposta pela União Europeia; e leva em consideração especificidades setoriais e regionais das empresas brasileiras.

O Projeto de Lei 528/21, apensado aos PLs 290/2020 e 2148/2018, que institui o Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (MBRE), tramita em regime de urgência na Câmara dos Deputados e aguarda apreciação em plenário (<https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2270639>).

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 24/03/2022

PORTAL PORTO GENTE

O PESADO CONTRATO COM A VAN OORD NO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

Economicidade é um princípio expresso no art. 70 da Constituição Federal de 1988. É a obtenção do resultado esperado com o menor custo possível, mantendo a qualidade e buscando a celeridade na prestação do serviço.



O Porto de Santos é um ossuário de muitos esqueletos ruidosos. Para dar ideia dessa realidade sinistra, estão no armário aguardando exumação de terceira categoria o caso nacionalmente conhecido da Libra Terminais, bem como o superfaturamento da Dragabrás que o Tribunal de Contas da União -TCU já produziu milhares de folhas de processo com análises criativas e sem harmonia com a ciência.

Leia também

*** É bom esclarecer a dragagem do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114705-e-bom-esclarecer-a-dragagem-do-porto-de-santos>

Nesse contexto incompatível com o principal porto do Brasil, convém discutir o contrato de dragagem que a Santos Port Authority – SPA assinou com a Van Oord, cujo início está marcado para o próximo dia 30. O valor e o prazo contratados causam fumos estranhos ao processo republicano. Por que não foi prorrogado o contrato da DTA, juridicamente viável, por R\$ 100 milhões mais barato? Uma economia equivalente à construção de 1.000 casas populares.

Leia também

*** Portolão começa pelo Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/104490-portolao-comeca-pelo-porto-de-santos>

Tecnicamente, a prioridade do programa de desestatização do Porto de Santos é a manutenção dos seus acessos terrestre e marítimo. Dragagem é serviço essencial para receber navios de grandes calados e dar produtividade à movimentação de carga no porto. Por isso, o contrato com a Van Oord, com prazo de dois anos, aparta a dragagem do processo de privatização previsto para este ano. Dessa forma, aumenta a ineficácia já tão preocupante desse programa,

Leia também

*** O ovo da serpente, a Dragabrás e o Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113984-o-ovo-da-serpente-a-dragabras-e-o-porto-de-santos>

A quantidade de berços com profundidade de navegação reduzida que se assiste no Porto de Santos é absolutamente incompatível com os números de sucesso que a Autoridade Portuária distribui à imprensa. Não há como atribuir eficiência à uma administração portuária que não



consegue otimizar a escala do transporte marítimo no porto. Ou seja, sem baratear o custo logístico que é repassado para o consumidor final.

Leia também

*** O debate sobre o navio-tanque de gás no Porto de Santos continua**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114696-o-debate-sobre-o-navio-tanque-de-gas-no-porto-de-santos-continua>

A nove dias para os ocupantes de cargos políticos, candidatos a cargos, renunciarem aos respectivos mandatos, as certezas de hoje envolvendo o mundo político dependerão apenas da fé. Elas dependerão de um passo que mova a sociedade na direção de um objetivo desejado. É o caso da construção do túnel submerso, ligando as margens do porto e que não depende da desestatização do Porto de Santos. Ou serão quatro anos perdidos.

Leia também

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

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114737-o-tunel-e-a-ponte-para-a-ecovias-passar>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/03/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - REFLEXO DA GUERRA

Um dos principais reflexos da Guerra na Ucrânia, a alta no preço dos combustíveis, já começa a ser percebido nas zonas de produção agrícola no Brasil. Matéria publicada nesta edição do BE News destaca que o conflito, associado a fatores como a colheita antecipada da soja e o aumento da safra, motivou uma disparada nos preços dos fretes rodoviários para este tipo de carga. Os aumentos em algumas rotas chegaram a 19%, na comparação entre meses consecutivos, ou a 45%, tendo como base os valores do ano passado.

Esses novos números foram registrados no boletim logístico deste mês da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O levantamento mostra que as rotas a partir do Mato Grosso e de Goiás estão entre as que tiveram a maior alta. E o frete de maior valor foi o negociado para o transporte do grão do Mato Grosso para o Porto de Santos (SP) ou para São Luís (MA), R\$ 430 a tonelada.

A pesquisa da Conab, aliás, revela um cenário que pode ser descrito como o de uma tempestade perfeita. Neste início de ano, a estiagem e as altas temperaturas ajudaram a reduzir a produtividade e, por isso, os agricultores decidiram antecipar a colheita e o escoamento da safra. Com isso, cresceu a demanda por caminhões. E os combustíveis, que já vinham em alta, tiveram seu preço ainda mais elevado devido à valorização do petróleo, causada pela invasão de Vladimir Putin à Ucrânia. Como resultado, os fretes rodoviários no Centro-Oeste dispararam.

Nesse cenário, torna-se ainda mais importante iniciativas como a de redução da carga tributária que incide sobre o transporte ou seus insumos, ações que podem ao menos segurar o valor dos fretes. Um aumento de custo logístico, que não chega a ser totalmente repassado ao preço final, só corrói a já pequena margem de lucro do produtor. Assim, toda ação é válida para segurar esses preços. O Brasil já encara os reflexos de uma guerra. Este é o momento de se intensificar as ações para inibir perdas ainda maiores para a economia do País. É o momento de ir ao ataque e segurar a alta desses custos

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2022

HUB - CURTAS

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

FILIAÇÃO

No início da semana, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmava que “a tendência” era ele se filiar ao PL, de Valdemar Costa Neto. Ontem, porém, surgiu a informação de que ele definiu que irá para o Republicanos, presidido pelo deputado federal Marcos Pereira (SP). A cerimônia de filiação de Tarcísio, pré-candidato ao Governo do Estado de São Paulo, está prevista para a próxima terça-feira, na cidade de São Paulo.

PROMOÇÃO

O economista Guilherme Penin, que estava à frente da Diretoria Institucional e de Regulação da Rumo, foi promovido para o cargo de vice-presidente de Regulação e Expansão da empresa, do Grupo Cosan. Enquanto diretor, cargo ocupado por cinco anos e meio, um de seus principais projetos - e certamente, sua maior vitória - foi a renovação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista.

REAJUSTE NAS PASSAGENS AÉREAS

Primeiro foi a Latam, que admitiu um reajuste de 25% a 30% em suas passagens aéreas, devido à alta dos combustíveis com a Guerra da Ucrânia. E ontem, foi a vez da Gol confirmar que aumentará seus preços, sem, no entanto, revelar de quanto será.

EXPANSÃO EM SANTOS (SP)

A quantidade de empresas abertas em Santos no ano passado aumentou 38% em relação a 2020. Foram 6.687 aberturas, contra 4.852 no exercício anterior. O índice é maior do que o nacional e o estadual. Segundo a Prefeitura, esse crescimento foi impulsionado pelo setor portuário, ao qual a maioria dessas novas firmas está ligada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2022

GUERRA NA UCRÂNIA, COLHEITA ANTECIPADA E GARGALOS FAZEM FRETE DA SOJA DISPARAR

VALORES MAIS ALTOS ESTÃO CONCENTRADOS NO ESTADO DO MATO GROSSO, MAIOR PRODUTOR DA OLEAGINOSA

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Goiás, o segundo maior estado produtor de soja, também registrou expressivos aumentos nos fretes, que variaram de 35% e 42%



A produção de soja aumentou apenas 3,8% em relação à safra anterior, devido à estiagem. Portanto a projeção foi reduzida para 122,7 milhões de toneladas

O aumento da safra de soja, a colheita antecipada e gargalos no escoamento da produção dispararam os preços dos fretes neste mês, segundo o Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Os reajustes e os fretes mais caros estão concentrados no estado do Mato Grosso, o maior

produtor da oleaginosa.



Segundo o levantamento da Conab, o frete mais caro chegou a R\$ 430 por tonelada, praticado para as rotas de Mato Grosso para Santos (SP) e São Luís (MA). No entanto, os maiores reajustes ocorreram no frete para Araguari (MG). O preço aumentou de R\$ 270, em janeiro, para R\$ 320, em fevereiro deste ano, um acréscimo de 19%. Já na comparação entre janeiro de 2021 e janeiro de 2022, o reajuste no frete alcançou 45%.

Conforme o 6º Levantamento da Safra 2021/2022, a produção de soja aumentou 3,8% em relação à safra anterior, portanto a projeção total é estimada em 122,7 milhões de toneladas, 11,1% a menos do que a projeção inicial.

Estiagem e altas temperaturas contribuíram para a queda na produtividade e, por causa desses fatores, os produtores decidiram antecipar a colheita e o escoamento da safra. Simultaneamente, a elevação do preço do diesel, reflexo da alta do barril do petróleo no mercado internacional devido à guerra na Ucrânia, também contribuiu para inflar os custos de frete.

“As cotações em fevereiro encerraram em patamares elevados, acima do registrado no mesmo período do ano passa do, devido à alta no preço do óleo diesel e ao incremento na produção de soja nesta safra. A alta no preço do óleo diesel, que está atrelada à valorização do barril de petróleo nos últimos meses, vem acarretando, inevitavelmente, a elevação no preço do quilômetro rodado, e, dado o incremento da produção estadual nesta safra, há de se informar que houve um aumento na demanda de caminhões no escoamento da safra para os principais portos do país, colaborando ainda mais para o movimento altista nos preços dos fretes rodoviários”, informou a Conab.

O estado de Goiás, o segundo maior produtor de soja, também registrou fortes aumentos nos fretes. Suas principais rotas de escoamento do grão são para Santos, Paranaguá (PR), Santa Catarina, Uberaba (MG) e Araguari. “Os preços de frete registraram alta expressiva em relação a janeiro passado. Em média, variaram entre 35% e 42%, no rol dos municípios de origem e destino acompanhados. As maiores altas observadas foram para os carregamentos de soja partindo de Cristalina (GO), para Uberaba e Catalão (GO), cujos preços ficaram até 75% mais altos em relação a janeiro. Em relação a maio de 2021, mês de entressafra para o setor e transporte de grãos, a variação percentual para a rota de Cristalina até a Baixada Santista chegou a 205%. Como a colheita de soja ainda não terminou no estado, existe espaço para que continue subindo, caso os embarques prossigam no ritmo atual”, informa o boletim da Conab.

Em entrevista recente ao BE News, o assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), Lauro Valdivia, afirmou que o combustível responde por aproximadamente um terço dos custos do transporte de cargas e que o aumento é repassado ao frete. “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%”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2022

PORTO DO RIO GRANDE E PREFEITURA IMPLANTAM ESTACIONAMENTO ROTATIVO PARA CAMINHÕES

As vagas foram disponibilizadas num trecho de 200 metros da Avenida Honório Bicalho, principal acesso aos terminais

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

A Prefeitura de Rio Grande, em conjunto com a Superintendência da Portos RS, realizou mutirão de limpeza no entorno do porto



O Porto de Rio Grande (RS) já conta com um estacionamento rotativo para caminhões, em operação na Avenida Honório Bicalho, principal acesso ao complexo marítimo. Seu uso é limitado a 15 minutos por veículo de carga. O sistema faz parte de um projeto logístico desenvolvido em parceria entre a Portos RS (a autoridade portuária) e a Prefeitura de Rio Grande (RS).

A implantação do estacionamento na Avenida Honório Bicalho começou no último dia 18 de fevereiro, com uma operação tapa-buracos. As ações foram executadas pelas secretarias municipais de Zeladoria da Cidade (SMZC) e de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança (SMMAS).

Segundo o gestor do Serviço Especializado em Medicina e em Segurança do Trabalho da Portos RS, João Nóbrega, as placas que orientam os caminhoneiros sobre o estacionamento já foram fixadas e o ponto de ônibus existente no local já foi retirado, devendo ser recolocado com base em estudos que serão realizados pela SMMAS.

A Portos RS — autarquia que administra os portos do Rio Grande, Porto Alegre (RS) e Pelotas (RS) —, informou que o objetivo do projeto é melhorar as condições de tráfego portuário e minimizar os impactos junto ao trânsito urbano. “Trata-se de um estacionamento provisório, com limite de 15 minutos de permanência e serve como um apoio para que os caminhoneiros possam solicitar informações sobre o horário de carregamento junto ao Portão 2, do porto. Com essa medida, não haverá interferência no fluxo de veículos na Avenida Honório Bicalho e nos quilômetros iniciais da BR 392”, informou a gestora do Porto do Rio Grande.

A BR-392 liga o sul ao norte do estado, a partir da cidade portuária de Rio Grande. A rodovia federal se estende até Porto Xavier, na fronteira com a Argentina, ligando ainda os municípios de Pelotas, Santa Maria e Santo Ângelo.

A autoridade portuária informou ainda que o estacionamento provisório possui 200 metros de extensão “e, também, servirá para que veículos de carga possam aguardar a autorização de entrada no Porto Novo”.

#####

BOLSÃO EXCLUSIVO

Um bolsão de estacionamento exclusivo para veículos de carga também será instalado na Avenida Honório Bicalho em uma segunda etapa. Haverá uma área sinalizada ao lado direito da via, no sentido Centro. “O projeto está em fase final de elaboração e será encaminhado, posteriormente, à Prefeitura Municipal, para a execução dos serviços por meio das secretarias competentes”, informou a Portos RS. O equipamento será destinado aos caminhões em espera para ingressar no cais do porto. O objetivo é evitar a obstrução do fluxo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS SOBE 35,76% NO 1º BIMESTRE

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

Embarque de celulose no Porto do Rio Grande



O Porto do Rio Grande movimentou 6,2 milhões de toneladas no primeiro bimestre deste ano, um aumento de 35,76% em comparação a igual período do ano passado. Em 2021, o complexo riograndense, a principal ligação marítima do estado do Rio Grande do Sul, movimentou em torno de 4,6 milhões de toneladas.

Proporcionalmente, a soja em grão foi a mercadoria que registrou o maior crescimento de um ano para o outro, no período. No primeiro bimestre deste ano, ela atingiu um volume de 373,4 milhões de toneladas, um incremento de 395,95% em relação a 2021, cujo volume foi de 75,3 milhões de toneladas.

No entanto, houve queda no volume de óleo combustível, que registrou 131,1 milhões/t movimentadas (-22,34%) em 2022, contra 168,8 milhões/t no ano passado.

Em 2021, o Porto do Rio Grande movimentou mais de 45 milhões de toneladas entre carga geral e granéis sólidos e líquidos. Volume superior ao de 2020, que foi de aproximadamente 38 milhões de toneladas. Os embarques de cereais totalizaram mais de 18,3 milhões de toneladas em 2021. Já a soja em grão foi a mercadoria mais movimentada, alcançando 13,2 milhões de toneladas no ano passado, um acréscimo de 38,57% na comparação com 2020, que fechou com 9,5 milhões de toneladas.

OPERAÇÕES NO 1º BIMESTRE DO ANO

EMBARQUES + DESEMBARQUES + TRÂNSITO (PESO BRUTO EM TONELADAS)

MERCADORIA	2021	2022	VARIAÇÃO (%)
Trigo	674.187	1.611.280	139
Farelo de soja	396.580	687.428	73,34
Celulose	537.868	621.071	15,47
Soja em grão	75.302	373.458	395,95
Arroz	178.645	357.088	99,89
Cavacos de madeira	107.300	272.876	154,31
Madeira	246.743	260.763	5,68
Cloreto de potássio	100.995	236.929	134,59
NPK	88.428	131.482	48,69
Óleo combustível	168.821	131.109	-22,34
Demais mercadorias	2.016.983	1.550.514	-23,13
TOTAL	4.591.852	6.233.998	35,76

Fosfatos = incluído o superfosfato Arroz = incluídos os quebrados de arroz Carga geral = Granéis

FONTE: SETOR DE ESTATÍSTICA DA SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE / MONICA SOBRAL / BE NEWS



6,2 milhões de toneladas

FORAM MOVIMENTADAS PELO PORTO DE RIO GRANDE NO PRIMEIRO BIMESTRE DESTA ANO, UM AUMENTO DE 35,76%

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2022

GOVERNO VAI ELABORAR SOLUÇÕES LOGÍSTICAS PARA PRODUTORES DE PROTEÍNA ANIMAL

Representantes de associações empresariais deste segmento se reuniram com o ministro Tarcísio de Freitas no dia 21

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



ProBrasil busca soluções para os problemas e gargalos logísticos enfrentados pelas empresas de proteína animal

O Ministério da Infraestrutura vai criar grupos de trabalho para elaborar soluções logísticas que atendam o setor agroindustrial, segundo o ProBrasil – Proteínas do Brasil. Em reunião virtual realizada na última segunda-feira (21), o ministro Tarcísio Gomes de Freitas se comprometeu a atender às reivindicações

do grupo, formado por associações dos setores de aves e suínos, biodiesel e bioquerosene, bovinos, animais de estimação, pescado, rações e reciclagem animal. O secretário de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, também participou do encontro.

Em nome do ProBrasil, o presidente do conselho diretivo da Associação Brasileira de Reciclagem Animal (Abra), Pedro Bittar, disse, ao BE News, que a reunião foi “extremamente positiva”. “Além de apresentarmos os objetivos gerais do ProBrasil e aproximarmos as pautas das entidades do Ministério, saímos do encontro com nossas demandas prontamente atendidas. Isso nos mostra que nosso setor está sendo ouvido e reconhecido em sua importância”, afirmou.

O ProBrasil solicitou a criação de grupos de trabalho para aperfeiçoar a logística da distribuição de sua produção, com o objetivo de atender às necessidades de crescimento das cadeias agroindustriais, em especial dos setores de proteínas representados pelo ProBrasil, e aprimorar a competitividade nos portos. “O ministro e sua equipe mostraram-se muito solícitos e eficientes em colaborar com essas demandas. Ainda durante a reunião, se comprometeu em formatar os grupos, além de publicar portaria oficialmente e operacionalizar os trabalhos”, explicou.

Segundo Bittar, o ministro revelou que serão feitas melhorias nos portos. “Ele também falou sobre oportunidades de melhoria nos portos que fazem parte da cadeia da proteína animal, assegurando que é de interesse do Governo melhorar a produtividade e o trabalho portuário”, concluiu.

O objetivo do ProBrasil é articular o setor de proteínas, com sua logística e abastecimento, em busca conjunta de soluções para os problemas e gargalos da cadeia, dando continuidade ao processo de integração comercial entre governo e iniciativa privada. Este fórum do agronegócio é formado pelas seguintes entidades: Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), Associação Brasileira da Indústria de Produtos para Animais de Estimação (Abinpet), Associação Brasileira das Indústrias de Pescados (Abipesc), Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Associação Brasileira de Reciclagem Animal (Abra), Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), Sindicato Nacional da Indústria de Alimentação Animal (Sindirações) e União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio).

Procurado, o Ministério da Infraestrutura respondeu que “a criação do grupo de trabalho está em discussão com técnicos da pasta e representantes do setor produtivo. Assim que os estudos sobre a temática estiverem avançados, divulgaremos mais informações”.

“Ele (Tarcísio) também falou sobre oportunidades de melhoria nos portos que fazem parte da cadeia da proteína animal, assegurando que é de interesse do Governo melhorar a produtividade e o trabalho portuário”

PEDRO BITTAR

presidente do conselho diretivo da Associação Brasileira de Reciclagem Animal (Abra)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2022

GUARDA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO REALIZA CURSO DE ABORDAGEM DE ALTO RISCO

Aulas ensinaram como imobilizar suspeitos, avaliação de perfis e critérios para o uso de algemas, entre outros tópicos

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

Os guardas portuários da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) realizaram curso de Abordagem de Alto Risco em Ambiente Portuário, ministrado pelo grupo Abrapam, especializado em cursos policiais e de Defesa Pessoal. A ação ocorreu nos últimos dias 17 de fevereiro e 9 de março, com o objetivo de capacitar os profissionais em táticas de abordagem de pessoas, por meio do ensinamento de técnicas desenvolvidas no Brasil, nos Estados Unidos e em Israel.

José Tadeu Diniz, superintendente da Guarda Portuária da Docas do Rio, explicou que as técnicas compreendem imobilização de suspeitos, legalidade da abordagem, avaliação de perfis e linguagem corporal, mentalidade de combate e algemamento x Súmula Vinculante no 11 STF – quando o uso de algemas somente é lícito em casos excepcionais.

Os guardas aprenderam ainda técnicas para a retenção de armas, como aplicar a Regra de Tueller (que estabelece parâmetros para utilização da força contra indivíduos armados com facas), abordagem a grandes veículos, abordagem para simples averiguação, técnicas contra emboscadas e aspectos legais no uso da força.

“Esse treinamento visa preparar os guardas para um procedimento sem truculência, dentro da Lei e que traga segurança para os agentes e suspeitos durante a abordagem”, disse o superintendente.

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, ressaltou que a Autoridade Portuária tem investido em novas tecnologias e inovações, mas que o fator humano é primordial. “A Guarda Portuária do Rio de Janeiro se tornou referência no País em qualificação, porque temos um programa de capacitação continuada para a atualização de seus membros com relação aos procedimentos operacionais, de acordo com os protocolos internacionais de segurança portuária”, afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/03/2022

CADE RESOLVE ADIAR JULGAMENTO SOBRE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO

Caso teve sua origem a partir de representação feita pela Gran Petro, contra a Air bp Brasil, BR Distribuidora, Raízen Combustíveis e a GRU Airport, concessionária do aeroporto Internacional de Guarulhos (SP)

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



Se forem condenadas, as distribuidoras e a GRU Airport poderão, além de outras penalidades, pagar multas de até 20% do seu faturamento bruto

Em sua denúncia, a Gran Petro destaca que as distribuidoras e a administradora, que operam a infraestrutura de distribuição de QAV no aeroporto internacional de Guarulhos (SP), impuseram barreiras artificiais e estabeleceram cláusula de conteúdo anticoncorrencial



O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) adiou o julgamento sobre supostas infrações no mercado de distribuição de combustíveis de aviação (QAV). O adiamento, definido ontem, se deu por um pedido de vista do conselheiro Luis Henrique Braido.

O caso teve início a partir de uma representação feita em 2014 pela Gran Petro, contra a Air bp Brasil, BR Distribuidora, Raízen Combustíveis e a GRU Airport, concessionária do aeroporto Internacional de Guarulhos (SP). Em sua denúncia, a empresa afirma que as distribuidoras e a administradora, que operam a infraestrutura de distribuição de QAV no aeroporto, impuseram barreiras artificiais e estabeleceram cláusula de conteúdo anticoncorrencial.

Dentre outros aspectos, o contrato, celebrado em 2013 pelas interessadas, para exploração de infraestrutura de abastecimento de aeronaves, prevê que a entrada de outra empresa no pool de distribuição de combustível no aeroporto dependeria da anuência das participantes. Além disso, determinava uma série de exigências e certificados que, segundo a Gran Petro, são consideradas abusivas.

Apesar do pedido de vista, o relator do processo, conselheiro Luiz Hoffmann, chegou a proferir seu voto em favor do arquivamento do caso. Segundo ele, os padrões e certificações exigidos não são descabidos ou abusivos e seguem referências internacionais. Além disso, afirmou que as exigências impostas são formadas de acordo com as condições de cada distribuidora.

Mesmo com seu parecer pelo arquivamento, Hoffmann comentou que a demora em solucionar pesa contra as distribuidoras, uma vez que demonstra falta de disposição de conduzir a negociação. O relator também entendeu que a legislação brasileira e os normativos setoriais não preveem os critérios objetivos para que entrantes acessem a infraestrutura operada por outras distribuidoras. Segundo Hoffmann, a falta dessas definições dá margem a controvérsias como o caso em questão, eximindo assim a GRU Airport de possíveis penalidades.

Não há previsão de quando o processo voltará à pauta do plenário do Cade.

MUDANÇAS DE ENTENDIMENTO

A proposta de arquivamento está de acordo com o parecer emitido pela Procuradoria Federal Especializada do Cade (ProCade). Em 2020, o órgão chegou a propor a condenação, fixando multas baseadas no faturamento das participantes no ano de 2013. Contudo, o relator do processo pediu um parecer extraordinário, que concluiu pelo arquivamento do caso.

Já o Ministério Público Federal (MPF) fez o caminho inverso. A princípio, a pasta havia se manifestado pelo arquivamento, mas pediu para emitir um novo parecer posterior à análise econômica. O novo parecer do órgão, feito em outubro de 2021, recomenda a condenação do aeroporto e das empresas.

Se forem condenadas, todas as distribuidoras juntamente com a GRU Airport poderão, além de outras penalidades previstas na Lei 15.529/2011, pagar multas de até 20% do seu faturamento bruto.

Até o fim desta edição, as distribuidoras não se pronunciaram sobre o caso. Já a GRU Airport informou que o voto do conselheiro-relator "proferiu minucioso voto pelo arquivamento do processo, por não haver imposição de barreiras artificiais à entrada da Gran Petro no aeroporto". Também que a concessionária continuará "colaborando com o CADE prestando todas as informações necessárias".

JUDICIALIZAÇÃO

O processo também tramita na própria Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Em janeiro do ano passado, a autarquia determinou que a Gru Airport liberasse a entrada de interessados no

pool de distribuição de combustível do aeroporto. Estipulou ainda uma penalização por prática anticompetitiva em aproximadamente R\$ 3,5 milhões.

Além disso, impôs uma multa de R\$ 34,85 mil por cada dia subsequente de descumprimento de liberação para livre acesso a terceiros, para que possam realizar atividades de distribuição de QAV no aeroporto. A concessionária recorreu da decisão.

Em março de 2021, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) suspendeu os efeitos da condenação da GRU Airport pela diretoria colegiada da Anac, até o julgamento final da ação ordinária movida pela concessionária contra a agência.

No mesmo ano, a Gran Petro conseguiu, por decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) em processo iniciado em 2013, acesso aos dutos de abastecimento da Central de Combustível do Aeroporto de Guarulhos (CCAIG). As controladoras do CCAIG (Raízen, Vibra e Air BP), até chegaram a questionar a ordem no STJ (Superior Tribunal de Justiça), buscando deixar a Gran Petro de fora, mas o pedido foi negado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2022

OPINIÃO – INFRAESTRUTUR - A TRANSFORMAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO ENERGÉTICO DO ESTADO DE GOIÁS

Por CÉLIO EUSTÁQUIO DE MOURA Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (Fieg) opiniao@portalbenews.com.br

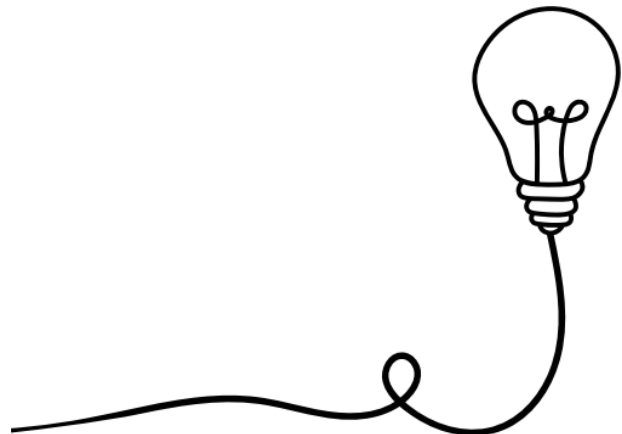
Estudos mostram que a população brasileira, dentro de 20 anos, terá uma oferta de energia necessária e suficiente comparável com o nível de vida dos países da Europa. Os investimentos e as reservas energéticas do Brasil ainda são insuficientes, mas promissoras, o que poderá levar o País ao desenvolvimento sustentável na área de energia.

O parque gerador elétrico destaca-se por suas energias renováveis, principalmente a hidráulica, em função da disponibilidade de fontes e de seus custos de geração, que são técnica e economicamente viáveis e muito importantes para a sustentabilidade de sua matriz energética. Segundo dados da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica), Goiás é o 9º Estado em capacidade instalada de energia com mais de 9.952 (MWh), ou seja 5% do Brasil.

Em Goiás, não é diferente o desenvolvimento da matriz energética, sendo 59,4% de energia renovável e 40,6% de não renovável. Em relação às fontes de energia, 84% são de origem hidráulica, 14% de biomassa/térmica e 2%, fotovoltaica. Já na distribuição por setores econômicos, 31% vão para atendimento residencial, 39% para a indústria, 15% para o comércio, 9% para a zona rural e 6% para o público em geral.

O ranking da Aneel coloca a Enel Goiás como terceira pior distribuidora de eletricidade do Brasil. O principal indicador avaliado no ranking é o de DEC (Duração Equivalente de Interrupção) por unidade consumidora. A média da Enel Goiás, em 2021, foi de 17 horas, sendo que o limite estabelecido pela agência era de 13 horas.

Nos últimos anos, triplicou o volume de investimentos na rede de energia elétrica em Goiás, para média de R\$ 780 milhões por ano, comparado com as médias de investimentos anteriores. Somente em obras para modernização e expansão da rede elétrica na zona rural do Estado, foram investidos R\$ 488 milhões. Além disso, há a promessa de investimentos superiores a R\$ 3



bilhões nos próximos três anos, para melhoria e expansão da distribuição da energia em Goiás, com acréscimo de 10 mil novas conexões por ano, zerando a atual demanda.

A rede elétrica no Estado tem 240 mil km. Os aportes realizados desde quando a Enel assumiu a gestão da distribuição, em 2017, foram direcionados para ampliação, manutenção e implantação de tecnologia, além da construção de 4,1 mil km de novas redes de distribuição de baixa, média e alta tensão. Só de expansão na oferta de energia elétrica, a Enel afirma que foi acrescentado no Estado o equivalente ao consumo de Rio Verde.

Goiás é um estado diferenciado em potencial energético. E, depois dos últimos quatro anos de muitos problemas, os investimentos prometidos são percebidos pelas indústrias em Goiás, com significativa redução no número de interrupções no fornecimento da energia. Apesar disso, muito ainda precisa ser feito nos próximos anos para garantir a energia elétrica necessária para atender toda a demanda represada hoje no Estado e, principalmente, para atender as novas demandas que serão criadas com a retomada do crescimento econômico. Parte já foi feito e estamos aguardando melhoras suficientes para busca da excelência desse insumo tão importante para a indústria goiana.

O PARQUE GERADOR ELÉTRICO (GOIANO) DESTACA-SE POR SUAS ENERGIAS RENOVÁVEIS, PRINCIPALMENTE A HIDRÁULICA, EM FUNÇÃO DA DISPONIBILIDADE DE FONTES E DE SEUS CUSTOS DE GERAÇÃO, QUE SÃO TÉCNICA E ECONOMICAMENTE VIÁVEIS E MUITO IMPORTANTES PARA A SUSTENTABILIDADE DE SUA MATRIZ ENERGÉTICA. SEGUNDO DADOS DA ANEEL (AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA), GOIÁS É O 9º ESTADO EM CAPACIDADE INSTALADA DE ENERGIA COM MAIS DE 9.952 (MWH), OU SEJA 5% DO BRASIL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2022

OPINIÃO - GESTÃO ENERGÉTICA - QUEM TEM TAIWAN TEM MEDO

Por LUIZ RAIMUNDO CARNEIRO DE AZEVEDO Professor titular da Universidade Estadual do Maranhão e consultor da Universidade CEUMA opinio@portalbenews.com.br

Os USA e a China são os dois grandes poluidores no circuito do carbono e metano, como dizem especialistas da ONU, e o Brasil poderá voltar a ser o grande protagonista nessa descarbonização pretendida.



A China vem adotando uma posição diplomática admirável com relação ao conflito Rússia-Ucrânia: ao tempo em que se manifesta contra as sanções econômicas, também condena o separatismo na Ucrânia; quem tem Taiwan tem medo. A Rússia continua apostando no quanto pior, melhor.

O general inverno logo dará lugar ao verão e os que viverem verão o fim do conflito antes disso (queira Deus), diminuindo a pressão pelo gás russo e carvão.



A China, com sua persistência disciplinada, vem promovendo uma transição energética retumbante com os megaprojetos de energia solar: Em 2020, os chineses detinham 34% da capacidade mundial solar instalada, algo acima de 270.000 MW, e um progressivo abandono ou modernização das usinas de carvão, que vem desde a Olimpíada de Beijing. O disciplinado povo chinês é mais previdente quanto a desperdícios de energia que os nortes atlânticos. Por outro lado, o menor crescimento chinês vem ajudando a diminuição das emissões, embora ainda de monta.

Os compromissos assumidos pelo Brasil e demais podem ser cumpridos, e há estudos sérios que apontam na direção de que eles têm viabilidade técnica para tanto. Se os clamores da patuleia e as nefastas manifestações do CLIMA funcionarem “bem”, pode ser que haja mais vontade no conseguir a tal vontade política. De olho nos poluidores que retomam a vontade de resolver tudo com crescente produção do petróleo do xisto.

O Brasil, que acompanho de mais perto, tem assinado mais de uma dezena de MOU (sigla em inglês para Memorando de Entendimento) com empresas da Comunidade Europeia, visando a obtenção do H2 Verde; valendo acompanhar as expectativas anunciadas com os projetos de armazenamento, transporte deste e boas notícias de diminuição do custo de produção.

Pindorama aguarda mais juízo nas próximas eleições e o cumprimento dos compromissos assinados na COP de Glasgow e nos MOU assinalados.

Vejo com alegria e preocupação o próximo Leilão da EPE (Empresa de Pesquisa Energética) em maio próximo. Serão 72.000 MW que estarão em jogo, dos quais 52 mil MW de energia solar, a Bahia liderando com 28% destes projetos.

Se a amizade proclamada China-Rússia não desandar, iremos ver mais um “miracolo” na Rota da Seda minorando temores e emissões. Assim fico pensando aqui como realista esperançoso, mesmo vendo que a água já está próxima do pescoço, enquanto escuto Caetano o Veloso a cantar Terra e o Buarque a dizer que “A coisa aqui tá preta”.

**A CHINA, COM SUA PERSISTÊNCIA DISCIPLINADA,
VEM PROMOVENDO UMA TRANSIÇÃO
ENERGÉTICA RETUMBANTE COM OS
MEGAPROJETOS DE ENERGIA SOLAR: EM 2020,
OS CHINESES DETINHAM 34% DA CAPACIDADE
MUNDIAL SOLAR INSTALADA, ALGO ACIMA DE
270.000 MW, E UM PROGRESSIVO ABANDONO OU
MODERNIZAÇÃO DAS USINAS DE CARVÃO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CONTRATO PARA INICIAR DRAGAGEM DO PORTO DE CABEDELLO SERÁ ASSINADO NA PRÓXIMA TERÇA

Informação: Jornal da Paraíba (24 de março de 2022)

O governador João Azevêdo (PSB) deve assinar, na próxima terça-feira (29), a ordem de serviço para dar início as obras de dragagem do Porto de Cabedello, na Grande João Pessoa.

O serviço inclui o aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução, com investimentos que chegam a quase R\$ 90 milhões, proveniente de recursos próprios do estado.



Canal do Porto de Cabedelo. Foto: Docas-PB

Com a obra, o porto passará a ter 11 metros de profundidade no canal de acesso, frente aos 9,14 metros atuais. Já a bacia de manobra (área de manobra dos navios no interior da área do complexo) terá 300 metros de largura.

Na prática, vai permitir que o Porto de Cabedelo fique apto a receber navios com maior tonelagem de cargas, ampliando naturalmente o seu potencial competitivo e a arrecadação para a

economia paraibana.

Segundo explica Gilmara Temóteo, presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), o porto recebe navios com até 210 metros de LOA (comprimento) e 40 metros de boca (largura), mas com uma limitação de 35 mil toneladas de carga embarcada.

Após a dragagem, o complexo marítimo receberá navios com a mesma extensão e largura, contudo, com capacidade de adentrar o porto carregados com até 55 mil toneladas.

A obra será realizado pela DTA Engenharia, empresa vencedora da licitação realizada no último dia 7 de março. O trabalho deve começar no início junho e a previsão é que seja concluído em 4 meses, entre mobilização, execução e desmobilização.

Esse é um momento extremamente aguardado por nós, da Docas e pela sociedade como um todo. Estão sendo anos de trabalho intenso e agora veremos o Porto de Cabedelo escrevendo um capítulo novo e bastante promissor, graças ao investimento do governo do estado”, celebrou Gilmara.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/03/2022

EMPRESA PÚBLICA PORTOS RS SUBSTITUIRÁ SUPERINTENDÊNCIA NA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS GAÚCHOS

Informação: Portos e Mercados (23 de março de 2022)



Fonte: Portos RS

O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, assinou nesta segunda-feira (21) o decreto nº 56.426 que aprova o estatuto social da Portos RS, autoridade portuária que passará a administrar os portos do estado. O documento foi publicado no Diário Oficial do estado desta terça-feira (22).

A partir de agora será possível registrar a criação da empresa pública na Junta Comercial e com isso atingir todos os passos necessários para a efetivação da mudança. Após o registro, a Portos RS estará autorizada a desempenhar as atribuições de autoridade portuária, na forma da Lei Federal nº 12.815 de 5 de junho de 2013.

Da mesma forma, o ato de assinatura de aprovação do Estatuto da Empresa Pública autoriza a extinção da Superintendência do Porto do Rio Grande (Suprg), autarquia estadual criada pela Lei

Nº 10.722 de 18 de janeiro de 1996. O documento de 41 páginas traz, após a assinatura do governador o Estatuto Social na íntegra.

De acordo com o superintendente da Portos RS, Fernando Estima, “damos mais um passo importante, dessa vez com o decreto que aprova o Estatuto Social da nova empresa. O próximo passo é encaminhar para a Junta Comercial, nomeando os conselheiros. O decreto é a reta final para a instalação da empresa que está chegando em abril”.

Estima também fez um agradecimento a todos os envolvidos, em especial o governador Eduardo Leite, o procurador-geral do estado, Eduardo Cunha da Costa, o secretário de logística e transportes, Juvir Costela, o secretário de planejamento, governança e gestão, Cláudio Gastal, o secretário-chefe da Casa Civil, Arthur Lemos, e o secretário extraordinário de parcerias, Leonardo Busatto.

“Uma gratidão da comunidade portuária ao esforço feito não só pelo governador, como todos que formam a equipe que permitiu que chegássemos ao dia de hoje”, completou Fernando.

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

Data: 24/03/2022

PORTOS DA AMÉRICA CENTRAL MOBILIZAM 183,1 MILHÕES DE TONELADAS E CRESCEM 10,6% EM 2021

Informação: Mundo Marítimo (23 de março de 2022)



Além disso, mobilizaram 13,3 milhões de TEUs, com um aumento de 11,4% ano-a-ano – Foto: Mundo Marítimo

No final de 2021, os portos da América Central movimentaram 183,1 milhões de toneladas, marcando um aumento de 10,6%, enquanto a movimentação de contêineres foi de 13,3 milhões de TEUs, com um aumento de 11,4%, com relação ao ano anterior. Esses números superaram todos os movimentos históricos, inclusive os de 2019, anteriores à pandemia, segundo dados do Sistema de Informações Estatísticas Portuárias Marítimas da América Central (Siempca), que

são coletados pela Comissão Centro-Americana de Transporte Marítimo (Cocatram) .

José Dopeso, Diretor de Assuntos Marítimos e Portuários da Cocatram, referindo-se aos resultados, destacou que “nos últimos 15 anos, os portos da América Central experimentaram uma tendência de crescimento constante devido ao fato de terem conseguido atender e se adaptar às demanda de seus mercados correspondentes são essas cargas locais ou transbordo”.

Os países com maior aumento no volume de carga foram Guatemala com 15,0%; Honduras com 12,9% e Nicarágua, 12,8%, enquanto a maior variação em valores absolutos foi registrada pelo Panamá com 8,7 milhões de toneladas, em 2021.

Em relação à mobilização de contêineres, os países que registraram o maior aumento, em relação a 2020, foram El Salvador com 28,9%; Honduras, 17,8%; Guatemala com 12,9% e Panamá com 11,2%.

A esse respeito, Dopeso destacou que “a participação dos operadores portuários globais, juntamente com os investimentos em seus terminais especializados, permitem atingir esses níveis de crescimento regional, como aconteceu na Guatemala, Honduras, Costa Rica e Panamá, atingindo níveis destacados em seu desempenho”.

Os terminais que registraram aumentos significativos foram Colon Container Terminal (CCT) com 47,1% e Panamá Ports Company Balboa (PPC Balboa), que conseguiu reverter a tendência de queda que registrou entre 2014 – 2019, gerando aumentos de 8,5% em 2020 e 19,4% em 2021.

Em valores absolutos, o Terminal Internacional de Manzanillo (MIT)-Panamá mantém sua liderança regional por quatro anos consecutivos, com 2,8 milhões de TEUs. Tanto o MIT, PPC Balboa e CCT, assim como o restante dos terminais de contêineres no Panamá, operam principalmente atividades de transbordo, onde a movimentação de carga local foi de 11% e 89%, até 2021.

As operações da Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicarágua e Costa Rica refletem outra dinâmica com média regional de 6% de transbordo/carga em trânsito e 94% de carga local, na mobilização de contêineres em 2021, com destaque para os Terminais APM Moin, Puerto Cortes e Puerto Quetzal como os principais operadores locais de carga da região.

O aumento da movimentação de cargas contrasta com a diminuição da chegada de navios, que nos últimos dez anos vem apresentando uma tendência de queda na região. Essa diferença se torna mais perceptível na diminuição das escalas de navios porta-contêineres para a América Central de 10.718 em 2019 para 9.751 em 2021, a menor dos últimos dez anos.

Otto Noack, Diretor Executivo da Cocatram, ao se referir às informações apresentadas neste artigo “é possível graças ao trabalho conjunto dos membros da Rede Centro-Americana de Estatísticas Portuárias Marítimas. Observar que a Cocatram coordena e costuma ser revisada no escritório de Jan Hoffman na UNCTAD e é referência na elaboração do relatório anual sobre transporte marítimo e é enviado periodicamente à CEPAL”.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/03/2022*

DP WORLD E TERMINAL LINK REESTRUTURAM PROPRIEDADE PARA OPERAÇÕES DE TERMINAIS FRANCESES

Informação: Port Technology (23 de março de 2022)



A DP World e a Terminal Link SA concordaram em reestruturar a Portsynergy SAS (Port Synergy), uma joint venture 50:50 que opera dois grandes terminais de contêineres na França – Foto: Port Technology

A Port Synergy é a holding das subsidiárias Générale de Manutention Portuaire SA (GMP) e Eurofos SARL (Eurofos), que operam terminais de contêineres sob contratos de concessão de longo prazo em Le Havre e em Port of Fos, respectivamente.

A Terminal Link adquirirá o controle majoritário da GMP de Le Havre. A DP World venderá suas ações em Le Havre para fundos no valor de € 700 milhões (US\$ 770 milhões).

Nos termos da reestruturação, a DP World consolidará a Eurofos sob a IFRS 10, mantendo uma estrutura de propriedade 50:50 entre a DP World e a Terminal Link.

A transação está sujeita a condições de conclusão, incluindo consulta aos conselhos de trabalhadores relevantes do grupo Port Synergy e aprovações regulatórias e deve ser concluída no 1S2022.

Sultan Ahmed Bin Sulayem, Presidente e CEO do Grupo DP World, disse: “Temos o prazer de anunciar esta transação que nos permitirá consolidar nossa posição na Eurofos (França).

“A joint venture Port Synergy com a Terminal Link foi bem-sucedida, mas essa reestruturação otimizará ainda mais a estrutura acionária e permitirá que tanto a DP World quanto a Terminal Link assumam o controle IFRS10 de ativos onde agregamos maior valor, respectivamente.

“O terminal Eurofos é importante para a estratégia de longo prazo da DP World como um porto mediterrâneo líder e estamos entusiasmados em nos concentrar em desbloquear as perspectivas de crescimento substanciais de Fos, o que agregará valor significativo para todas as nossas partes interessadas.”

A Terminal Link SA é uma joint venture com 51% de propriedade da CMA CGM e 49% de propriedade da China Merchants Port.

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

Data: 24/03/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 18,7%

Informação: Portos e Mercados (23 de março de 2022)



Também em fevereiro, foi iniciado no Porto de Imbituba o maior embarque de toras de madeira do Brasil, segundo os dados disponíveis no estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Ao todo, 52,9 mil toneladas de eucalipto e pinus foram exportadas para a China no navio GREAT ASPIRATION, que desatracou do Cais 1

no início de março

Seguindo o crescimento operacional dos últimos meses, o Porto de Imbituba movimentou em fevereiro 464,7 mil toneladas, crescimento de 18,7% em relação ao mesmo período de 2021. O resultado mensal também consolidou o melhor fevereiro que se tem registrado na história do Porto. Ao todo, foram recebidos 22 navios, um incremento de 15,8%. No acumulado do ano, o primeiro bimestre fechou com alta de 42,2% no volume movimentado, em relação aos dois primeiros meses de 2021.

As importações lideraram a movimentação mensal, representando 56,2% do fluxo de comércio, seguido das exportações, 35,9%, e da cabotagem, 7,9%. Os grãos sólidos caracterizaram a maioria das cargas transportadas, com 423,5 mil toneladas ao longo do mês, um crescimento de 47,9% em relação a fevereiro de 2021. O coque (calcinado e não calcinado) liderou a lista de produtos movimentados, com 180,4 mil toneladas, seguido do minério de ferro (88,7 mil t), coque calcinado (40,8 mil t), contêineres (37,2 mil t) sal (31,8 mil t) e malte/cevada (31,7 mil t). O Porto também transportou fertilizantes, produtos siderúrgicos, barrilha e farelo de soja.

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

Data: 24/03/2022

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

EXPORTADORES DE CEREAIS PEDEM AO GOVERNO ACORDO COM AUDITORES DA RECEITA

Mobilização dos servidores está atrasando emissão de certificado fitossanitário, o que causa atraso nos pagamentos a empresas exportadoras

Por Victor Correia



(crédito: Reprodução)

A greve dos auditores fiscais da Receita Federal está causando atrasos na emissão de certificados fitossanitários no Porto de Santos, localizado no estado de São Paulo. O documento é necessário para que empresas exportadoras recebam o pagamento pelas cargas enviadas ao exterior.

Os atrasos, segundo a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), não impactam nas exportações dos produtos, apenas na emissão dos certificados e,

portanto, no caixa das empresas. O problema está concentrado no Porto de Santos — por onde passa pelo menos 30% da exportação nacional de soja e metade do farelo de soja e do milho exportados pelo Brasil.

A Anec enviou carta ao ministro da Economia, Paulo Guedes, pedindo que o governo entre em acordo com os auditores fiscais. A mobilização da categoria começou em dezembro de 2021.

Presidente do Sindifisco de Santos, o auditor-fiscal Elias Carneiro Jr. explica que o silêncio do governo frente às reivindicações da categoria obriga os auditores fiscais a manter e acirrar, cada vez mais, o movimento. “Ninguém gosta dessa situação, mas o silêncio do governo não nos dá outra opção. O Sindifisco já vem alertando desde o início que a mobilização só para quando nossas reivindicações forem atendidas.”

Fonte: Correio Braziliense - BR

Data: 24/03/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

CONGRESSO NACIONAL DERRUBA VETO DE JAIR BOLSONARO AO PROJETO DE LEI CONHECIDO COMO BR DO MAR, QUE TRAZ INCENTIVOS FISCAIS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS POR CABOTAGEM

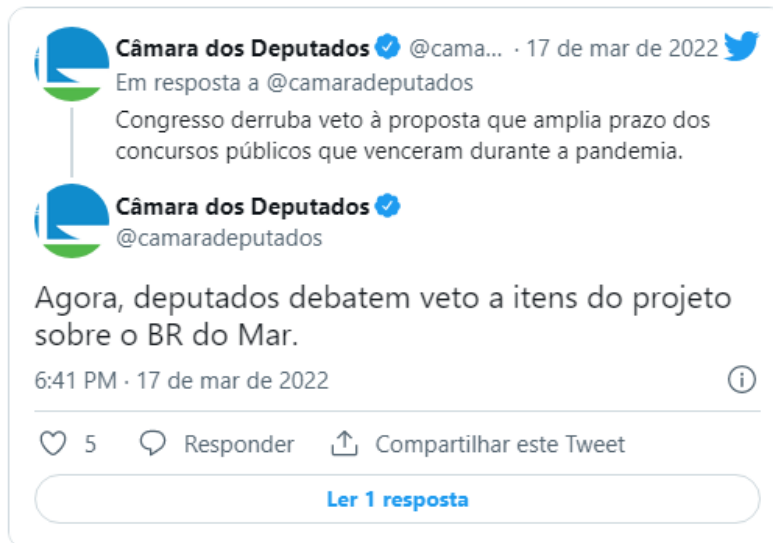
Por Ruth Rodrigues



O veto do presidente Jair Bolsonaro ao Projeto de Lei BR do Mar foi derrubado pelo Congresso Nacional, que visa a continuação dos incentivos fiscais para o transporte de cargas por cabotagem no Brasil

Recentemente, o Congresso Nacional derrubou o veto do presidente Jair Bolsonaro ao Projeto de Lei (PL) 4.199/2020, também conhecido como BR do Mar. A decisão foi tomada com o

objetivo de obter mais incentivos fiscais ao transporte de cargas com foco na cabotagem dentro do setor portuário nacional, que até essa quinta-feira, (24/03), visa expandir ainda mais as operações dentro do país.



Veto do presidente Jair Bolsonaro ao Projeto de Lei BR do Mar é derrubado pelo Congresso Nacional com o objetivo de expandir as operações de cabotagem no país

Buscando obter uma expansão maior nas operações de transporte de cargas dentro do setor portuário nacional, o Congresso Nacional derrubou o veto do presidente Jair Bolsonaro ao Projeto de Lei que criou o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem e que ficou conhecido como “BR do Mar”, que garantia uma série de incentivos fiscais ao processo de cabotagem, ou seja, ao transporte de cargas entre os portos do território nacional, uma forte iniciativa para a solidificação do setor portuário do país.

A sanção do Projeto de Lei fez com que as regras de cabotagem fossem alteradas, uma vez que, antes, apenas empresas brasileiras com navios próprios podiam operar no setor e com a nova legislação, pretende-se estimular a concorrência e aumentar a disponibilidade de frota no território nacional. Isso fará com que novas empresas iniciem as suas operações no mercado brasileiro com foco no transporte de cargas, expandindo ainda mais a relevância do setor de portos dentro da economia nacional.

O principal ponto da derrubada do veto do presidente é a reativação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que foi encerrado em 2020 e suspendia a cobrança do IPI, do PIS/Cofins e do Imposto de Importação na compra de máquinas e outros equipamentos para os portos brasileiros. Isso fez com que a entrada desses equipamentos diminuísse drasticamente e, agora, o Congresso Nacional pretende trazer de volta os incentivos fiscais necessários para que o setor portuário possa crescer conforme o esperado.

Pressão dos caminhoneiros fez com que BR do Mar demorasse a avançar, mas Congresso Nacional garante que sanção do Projeto de Lei não irá prejudicar essa classe

Entre os principais motivos que levaram o Projeto de Lei BR do Mar ter demorado a avançar no Brasil, a pressão dos caminhoneiros foi um grande problema. Isso acontece pois, com a entrada de novas empresas focadas no transporte de cargas e na cabotagem dentro do território nacional, os caminhoneiros acreditaram que o transporte por via terrestre seria cada vez mais sucateado e as oportunidades iriam diminuir.

No entanto, a pasta chefiada pelo ministro Tarcísio Gomes de Freitas afirmou que “A sanção do Programa BR do Mar fomentará o transporte de cargas por navegação de cabotagem entre portos brasileiros, proporcionando maior eficiência à economia brasileira. Além disso, o programa não implicará prejuízo aos caminhoneiros, cujos serviços continuarão sendo necessários para



transportar as mercadorias destinadas ou oriundas dos portos, em trechos menores e mais rentáveis aos caminhoneiros”.

Assim, o Ministério da Infraestrutura se posiciona a favor da sanção da BR do Mar e da continuação dos benefícios fiscais que são necessários para que o transporte de cargas entre os portos brasileiros seja cada vez mais expandido e possa conseguir novos investimentos dentro do mercado nacional nos próximos anos, atraindo mais investimentos para o desenvolvimento do setor portuário nacional.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 24/03/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

ESTADOS PERDERÃO R\$ 14 BI DE ARRECADAÇÃO COM CONGELAMENTO DE ICMS, DIZ COMSEFAZ

O presidente do Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal (Comsefaz), Décio Padilha, afirmou nesta quinta-feira que os Estados devem perder R\$ 14 bilhões em arrecadação com o congelamento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para combustíveis.

Mais cedo, o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) fixou em R\$ 1,0060 a alíquota de ICMS para o óleo diesel S10, o mais usado no País. Além disso, o colegiado prorrogou por mais 90 dias o congelamento do tributo sobre o preço final da gasolina, etanol e gás de cozinha.

Segundo Padilha, os Estados têm perdido sistematicamente receitas decorrentes da arrecadação de impostos. Ele lembrou decisões tomadas pela Justiça que reduziram as alíquotas cobradas dos setores de energia elétrica e de telecomunicações.

“Em média, 70% das receitas dos Estados decorrem da arrecadação do ICMS. Em média, 20% da arrecadação dos Estados com ICMS decorrem da tributação de combustíveis. Os Estados têm sido prejudicados sistematicamente”, disse ele.

Padilha ainda afirmou que eles estão sofrendo com congelamento do ICMS de combustíveis por cinco meses e serão afetados por mais de 12 meses com o congelamento do tributo para o diesel. “Os Estados ficarão sem ajuste na tributação do ICMS do diesel por 17 meses. A redução do IPI vai tirar outros R\$ 12 bilhões de Estados e municípios”, afirmou.

A criação de um fundo de equalização para combustíveis, que está em debate no Congresso Nacional, deveria ser criado para amortecer os aumentos nos preços dos combustíveis, disse Padilha

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 24/03/2022

MORAES VOTA PELA CONSTITUCIONALIDADE DO VOTO PRÓ-CONTRIBUINTE NO CARF

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, votou pela constitucionalidade do voto pró-contribuinte no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). O placar está 2 a 1 a favor de quem paga impostos. Há R\$ 1 trilhão de créditos tributários travados no órgão, aguardando julgamento.

De acordo com Moraes, a Constituição prevê uma série de mecanismos que protegem o contribuinte. Assim, não seria razoável favorecer a União caso o julgamento administrativo empatasse.

Ao contrário do ministro Luís Roberto Barroso, Moraes entendeu que, caso a União seja derrotada no voto de desempate, a Fazenda não pode recorrer ao Poder Judiciário.

Fonte: *IstoÉ - Dinheiro*
Data: 24/03/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

BUNGE DIZ QUE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA NA UCRÂNIA FOI DANIFICADA EM ATAQUE



A instalação foi fechada desde que a Rússia invadiu a Ucrânia em 24 de fevereiro (Imagem: REUTERS/Jonathan Bachman)

A comerciante global de grãos Bunge Ltd disse que sua instalação portuária em Mykolaiv, na Ucrânia, sofreu “alguns danos” durante os combates na cidade do Mar Negro na manhã de terça-feira.

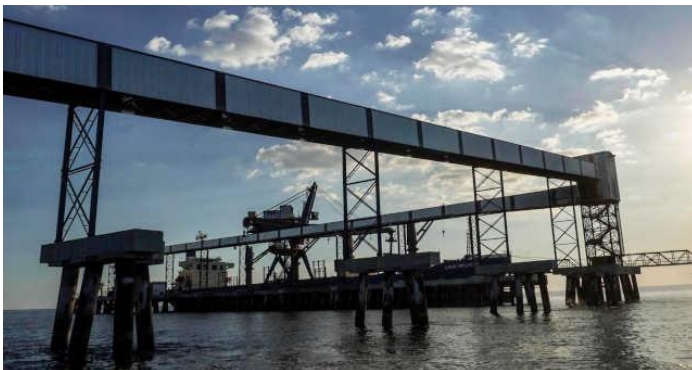
A instalação, que inclui uma planta de processamento de oleaginosas, armazenamento de grãos e operações de carregamento de exportação, foi fechada desde que a Rússia invadiu a Ucrânia em 24 de fevereiro.

A Bunge disse que todos os funcionários estão seguros e que uma inspeção mais completa dos danos será realizada quando for seguro fazê-lo.

Fonte: *MoneyTimes*
Data: 24/03/2022

AÇÃO DA HIDROVIAS DO BRASIL (HBSA3) DISPARA MAIS DE 11%; SAIBA SE É HORA DE COMPRAR

Por *Lucas Eurico Simões*



Na avaliação do BTG Pactual, é hora de comprar as ações da Hidrovias; confira o preço-alvo em 12 meses e quanto é possível lucrar (Imagem: Hidrovias do Brasil/Divulgação)

A ação da Hidrovias do Brasil (HBSA3) decolava mais de 11% na tarde desta quinta-feira (24), com o mercado reagindo à divulgação de resultados no quarto trimestre da companhia.

Apesar de a Hidrovias ter revertido o lucro em prejuízo de R\$ 187 milhões na reta final do ano passado, a ação já embutia em seu valuation o momento de aperto.

Por volta das 15h, as ações ordinárias da Hidrovias saltavam 11,42%, negociadas a R\$ 3,22 cada. No mesmo instante, o Ibovespa (IBOV) tinha alta de 1,19%, com 118.850,23 pontos.

Na avaliação do BTG Pactual, é hora de comprar as ações da Hidrovias e estipula preço-alvo de R\$ 8 nos próximos 12 meses.

Ou seja, existe potencial de valorização de 177%, com base no valor de fechamento de R\$ 2,89 nesta quarta-feira (23).

Resultados

No acumulado de 2021, a Hidrovias teve prejuízo de R\$ 339,1 milhões, frente ao prejuízo de R\$ 104,4 do ano anterior.

Já a posição de caixa da empresa melhorou e fechou o 4T21 em R\$ 672 milhões ante R\$ 398 milhões no trimestre anterior.

“A despeito do momento fraco, reconhecemos que o preço da ação já reflete os desafios à frente. No curto prazo, esperamos que a ação continue pressionada até que haja maior visibilidade de vetores de crescimento”, afirma o banco em relatório enviado a clientes.

Fonte: MoneyTimes
Data: 24/03/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

DEPOIS DA COVID-19, O CHOQUE DO PETRÓLEO — POR QUE REPETIMOS OS ERROS NA GESTÃO DE CRISES?

“O aumento de preços do petróleo é o agente causador da enfermidade, mas a inflação é o que representa a doença”, escreve Marcelo Rocha do Amaral

Por epbr - 24 de março de 2022 - Em Colunas e opinião, Petróleo e gás



O foco do problema deve ser o controle inflacionário, por meio da mitigação dos aumentos de custos da economia, e não o controle dos preços de todos os combustíveis

Agir de maneira rápida e eficiente frente a um problema para reduzir seu impacto é uma orientação básica e primordial para superar um contexto adverso.

O Brasil pecou nesse quesito para gestão dos efeitos da pandemia de covid-19, resultando em quase 700 mil mortes, além dos danos econômicos.

Quais serão os resultados que colheremos com o choque dos preços do petróleo?

Embora haja enorme celeuma com esse assunto, o que me motiva escrever este artigo é que, apesar do farto noticiário que informa acerca das discussões entre poderes executivo e legislativo, além da abordagem em comentários de diversos especialistas, não consegui detectar a apresentação dos principais parâmetros que deveriam circunstanciar a questão no Brasil.



Penso ser fundamental, antes de qualquer que seja a opinião acerca da melhor abordagem para o problema, saber bem do que se está falando.

Como o texto não é curto, adianto a síntese dos argumentos:

- Existe um excesso de arrecadação gerado pelos aumentos dos preços do petróleo, sobrecarregando os contribuintes, sem que haja retorno, já que o mesmo será diluído no resultado fiscal negativo decorrente do processo inflacionário gerado;
- Existe espaço fiscal (recursos financeiros) para tratar a questão e medidas são necessárias para utilizá-lo em proveito de melhores resultados fiscal, econômico e social;
- A preocupação fiscal não pode se restringir ao controle dos dispêndios, mas deve priorizar o próprio resultado final;
- O foco do problema deve ser o controle inflacionário, por meio da mitigação dos aumentos de custos da economia, e não o controle dos preços de todos os combustíveis;
- Tratar a atual crise de aumento de custos na economia é fundamental para proteger o PIB e prevenir o aumento de desemprego e da crise social.

Para suavizar a tensão inicial, proponho a seguinte metáfora: um destacado produtor de milho, beneficiado com uma sucessão de aumentos de preços desta commodity, se encontra perturbado com o proporcional aumento de preços para as pamonhas que consome.

Um leitor mais ansioso poderá dizer: já entendi a comparação, mas não é o governo que produz petróleo, são empresas. Calma.

A riqueza e os custos do petróleo

Government take é uma expressão utilizada por estudiosos da indústria do petróleo, para efeito de comparações, que representa o percentual de participação nas receitas da produção de petróleo e gás natural retido pelo governo de cada país.

Para se ter ideia, esse percentual das receitas passa facilmente de 60% entre os principais países produtores. No Brasil, espera-se superar 80% nos principais campos do pré-sal. Isso significa dizer que os governos são os principais “donos” e beneficiários do aumento de preços do petróleo.

Essa apropriação das receitas da produção se dá sob diversos títulos, entre tributos e outras formas, denominadas no Brasil como participações governamentais, entre elas os famosos royalties.

Pode-se consultar a respeito na página da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) na internet. Neste link

Há também didática explicação na publicação do Relatório Fiscal da Petrobras de 2021. Ambos são fonte da maioria dos dados utilizados neste artigo.

Por que introduzo esse aspecto? Porque é fundamental para a abordagem fiscal e financeira, até então muito repercutida como entrave para a gestão da crise, sem que se apresentem dados de forma mais completa e sistêmica.

Apenas conjecturam estimativas bastante simplificadas sobre os dispêndios decorrente de eventuais subsídios aos preços dos combustíveis e possíveis fontes dos recursos, sem a devida mensuração.

Excedente de arrecadação

Pois bem. Vejamos o que os números resultantes dos aumentos de preços do petróleo nos trazem em termos fiscais.



Dados publicados pela ANP revelam que, somente entre royalties e participações especiais, o Brasil arrecadou em 2021 R\$ 77,459 bilhões, contra R\$ 46,707 bilhões em 2020.

Ou seja, superior ao ano anterior em R\$ 30,752 bilhões — um aumento de 65,84%.

Detalhe: a produção total de 2021 foi 1,5% menor que a de 2020, que significa que o crescimento da receita se deu pelo aumento dos preços.

E nem entraram nesta conta os 3,9 bilhões de barris que União recebeu dos contratos de partilha de produção (que devem crescer aceleradamente, a partir de 2022).

Com menor precisão (não obtive valores agregados do setor), também é possível sondar os reflexos no campo tributário com os dados dos resultados de 2021 publicados pela Petrobras, já que ela responde por mais de 70% da atividade do setor de petróleo e gás natural no Brasil.

Para simplificar, vejamos apenas 2 itens: o ICMS (estadual) e o IR/CSLL (federal).

O relatório fiscal da Petrobras de 2021 informa que a empresa recolheu R\$ 23,5 bilhões relativos ao imposto de renda e contribuição social sobre o lucro líquido, montante superior em R\$12,7 bilhões em relação a 2020 — um aumento de 117%. Relativo ao ICMS, a Petrobras recolheu, em 2021, 43% a mais que o ano anterior, totalizando um acréscimo de R\$ 28 bilhões.

Considerando somente os tributos federais e as participações governamentais, a Petrobras recolheu R\$ 46,1 bilhões a mais em 2021.

A Petrobras também anunciou o pagamento de R\$ 37,3 bilhões em dividendos. A União detém 36,75% do capital da empresa.

Os dados pesquisados permitem supor que o excedente de arrecadação, federal e estadual, proporcionado pelo aumento dos preços no petróleo e dos combustíveis em 2021, pode ter ultrapassado R\$ 100 bilhões e, em 2022, deverá ser significativamente maior.

A média dos preços do petróleo tipo Brent, em 2021, foi de cerca de US\$ 70 o barril. Esta segunda semana de março de 2022 está encerrando com a cotação a US\$ 111 o barril, o que equivale a um valor superior 58,57% em relação à média de preço do ano anterior.

Há poucos dias, a cotação do Brent se aproximou de US\$ 140 o barril e poderá ultrapassar este valor conforme os desdobramentos da crise internacional.

Deve-se observar que, em 2022, essas receitas governamentais devem crescer mais do que a proporção do aumento de preços do petróleo por conta de uma expectativa maior de produção e o efeito do impacto do aumento da rentabilidade dessa atividade.

Desse modo, é possível deduzir que, quanto maior o aumento de preço do petróleo maior a margem fiscal gerada para uma política governamental. Ou seja, no caso do Brasil, este próprio fator negativo a ser enfrentado gera meios para tratá-lo, que permite construir uma equação para balanceamento da questão.

Deixo um pouco as contas de lado para conjecturar quais parâmetros entrariam nessa equação. Sabemos que o fenômeno aumento dos preços do petróleo é uma variável incontornável. Porém seus efeitos são passíveis de mitigação (variáveis controláveis, dependentes de outras variáveis — fiscais).

Quais são as variáveis controláveis? Os preços dos derivados do petróleo vêm de forma imediata.

Impactos inflacionários



Mas, espere um pouco. A inflação não é também um efeito dos aumentos? Se aumento de preços nos derivados do petróleo pode ser mitigado o respectivo impacto inflacionário também pode, conseqüentemente, ser mitigado. E por que se adicionaria na equação esta variável, tornando-a mais complexa?

Basicamente, dois aspectos explicam.

O impacto inflacionário é fundamental para a determinação das variáveis fiscais que irão dar solução à equação. Segundo, e tão importante quanto, é o foco do problema na gestão da crise.

Novamente recorrendo à metáfora, o aumento de preços do petróleo é o agente causador da enfermidade, mas a inflação é o que representa a doença.

O aumento dos preços dos derivados é o mecanismo responsável por induzir a enfermidade que, uma vez provocada, ganha escala gerando uma série de efeitos danosos à economia e à vida da população, tornando-se, inclusive, autônoma ao agente causador — tenderá a persistir, mesmo sem novos aumentos, ou a regredir menos que uma eventual queda de preços do petróleo.

Portanto, ainda que seja relevante o impacto direto aos consumidores em geral, não se demonstra que esse deva ser o foco principal de uma estratégia para a crise, a não ser por argumentos demagógicos.

Qual a vantagem de ter focos claros e prioridades definidas para uma gestão de crise? Eficiência. Quando se tem recursos limitados, não é possível resolver todos os problemas simultaneamente.

A primazia do controle do impacto inflacionário sobre o impacto de preços ao consumidor geral é facilmente observada por beneficiar diretamente toda a população e não somente os consumidores imediatos dos combustíveis.

Evidentemente, existem os casos especiais, como os das pessoas de baixa renda e os preços do GLP.

Portanto, é preciso separar as necessidades inquestionáveis de assistência social, da política macroeconômica de proteção à economia nacional, para não ser contraproducente na alocação de recursos.

Com focos bem definidos, ganha-se em eficiência, podendo se direcionar esforços, também com visão microeconômica, para os segmentos mais sensíveis ao aumento de custos com os preços dos derivados do petróleo.

Então, necessita-se de um adequado mapeamento dos setores da economia e suas respectivas sensibilidades aos preços dos derivados do petróleo. Sabe-se que o Brasil tem uma matriz de transportes fortemente sensível à variação de preços do diesel.

Além disso, não devem ser desconsiderados outros setores importantes da economia, impactados com os insumos provenientes do petróleo, como o agrícola, a indústria química e até a de geração de energia, alcançando, além dos combustíveis tradicionais, o querosene de aviação, a nafta e o gás, por exemplo.

Enfim, é a sensibilidade dos custos de cada setor ao aumento dos preços do petróleo a sinalizar o critério racional para uma política de mitigação de impacto inflacionário.

Por que comento o óbvio? Porque não vejo o devido aprofundamento da questão.

Se a pandemia causou o estrago que conhecemos, são previsíveis os desdobramentos de uma crise dos preços dos derivados de petróleo no Brasil.



Sim, particularmente nós que temos uma matriz econômica ineficiente, seja no aspecto tributário, de produtividade ou de custos no geral.

Além do dano social diverso, tornando mais aguda a crise provocada pela pandemia, espera-se a retração econômica, a perda de competitividade dos produtos exportados, o aumento do câmbio, dos juros e do desemprego. Devo lembrar que a crise é mundial e isso também trará fortes pressões externas para o aumento da inflação.

Por outro lado, nossa condição de produtor e exportador de petróleo nos possibilita inverter a desvantagem em vantagem competitiva.

Como o atual fenômeno do aumento dos preços do petróleo e da inflação são mundiais, se o Brasil estabelecer uma política eficiente de mitigação, o fato de haver maior peso dos derivados do petróleo nos custos da economia nacional, comparativamente aos outros países, pode fazer com que nossos produtos fiquem mais competitivos nos mercados internacionais em relação aos países que não conseguirem mitigar o aumento de custos em suas cadeias produtivas.

E pode, ao mesmo tempo, tornar menos drástico o impacto nos preços de todos os produtos internos (dos quais cito apenas o principal: alimentação).

Creio não ser necessário explicar isso. Apenas vou ilustrar com um exemplo recente de como é difícil, com os nossos custos, manter a competitividade em um produto no qual somos campeões, como a soja, em uma matéria deste mês, que relata perda de concorrência para o produto americano.

Volto às contas. Segundo o Banco Central, o Brasil gastou, em 2021, R\$ 136 bilhões a mais com juros da dívida pública, em relação à 2020.

Desses, R\$ 87,510 bilhões correspondem ao incremento atrelado ao índice inflacionário do período. Então temos que inflação mais aumento da taxa Selic representam crescimento da dívida pública e redução do resultado fiscal do governo.

O aumento da inflação induz ao aumento da taxa de juros, formando uma “bola de neve” desastrosa, pois limita também o crescimento econômico, prejudicando o resultado fiscal. O mecanismo é bem conhecido.

Estima-se que o impacto somente do último aumento dos preços dos combustíveis acrescerá 1,5% no IPCA.

Penso que a tendência à repercussão inflacionária seja significativamente superior, pois a intensidade da transmissão dos aumentos pode ser maior neste caso de elevados níveis de variação, descolando do histórico base de análise.

Além disso, o cálculo pode ser ainda pior. Considere não ser suficiente ao agente econômico ajustar seu preço unitário ao aumento dos custos dos insumos.

Se houver uma expectativa de queda de demanda, os preços unitários deverão ser elevados ainda mais para balanceamento da receita total com os custos fixos, fazendo com que o aumento necessário seja maior do que os dos próprios custos variáveis.

É isso ou a inviabilidade da respectiva atividade econômica. Pergunte a qualquer empreendedor, do micro ao grande. Ainda não temos ideia da dimensão que a escalada inflacionária pode tomar ou do nível de desestruturação de determinadas atividades econômicas.



Portanto, o cenário que se avizinha é de elevação da inflação e dos juros e de retração econômica.

Não sabemos, ainda, o impacto que haverá na dívida pública, mas cabe a pergunta: é preferível gastar R\$ 50 bilhões em política anti-inflacionária e seus benefícios ou os mesmos R\$ 50 bilhões em mais juros da dívida?

A proporção pode não ser esta, mas qual estudo temos? O que sabemos é que cada ponto percentual a mais de inflação ou da taxa Selic, representa bastante bilhões a mais de dispêndio fiscal com a dívida pública. Dispêndio é dispêndio, seja ele na forma de subsídios ou de juros.

Qual a melhor aplicação? Aí se encontra a relação entre as variáveis de controle da equação de uma política de subsídios.

Por último, a conta a ser feita também tem relação com o PIB e o resultado fiscal. Com uma carga tributária brasileira superior a 30%, fica evidente a sensibilidade do resultado fiscal à variação do PIB. Em 2021, o PIB cresceu 4,6% e foi alcançado superávit primário de R\$ 64,7 bilhões (União, estados e municípios).

Somente a arrecadação federal aumentou 17,36% em relação a 2020. O contexto de elevação da inflação e dos juros trabalha contra o PIB e, por consequência, contra o resultado fiscal.

Estima-se que a indústria do petróleo e gás no Brasil responde por 13% do PIB nacional e 50% da oferta interna de energia.

Compensa contentar-se com o excedente de arrecadação deste setor (comparado à situação de estabilidade de preços do petróleo) enquanto os 87% restantes do PIB derretem? Quanto se perde de arrecadação a cada aumento da inflação e dos juros?

Mesmo as empresas que sobreviverem ao aumento de custos, recolherão menos impostos devido à redução de suas margens de lucro.

Papel da política monetária

A Lei Complementar 179/2021 estabeleceu a autonomia do Banco Central (BC) e seu objetivo fundamental de assegurar a estabilidade de preços.

Porém, a autarquia apenas controla a política monetária, cujo principal instrumento é a taxa Selic, que é uma ferramenta impotente para o tipo de inflação de custos que estamos vivenciando. O aumento dos juros, por maior que seja, não irá conter o aumento dos preços dos transportes, por exemplo.

Além disso, a LC 179/2021 também atribui ao BC fomentar o pleno emprego. E a elevação da taxa de juros prejudica o nível de emprego na economia. Nesse caso, quais são as alternativas de política anti-inflacionária do governo?

Será que não aprendemos com a covid-19 que, independentemente de ideologias, existem situações nas quais é necessária a atuação estatal?

Concluo que, para avaliar a necessidade e a viabilidade de aplicação de uma política anti-inflacionária, por meio de subsídios aos derivados do petróleo, há, pelo menos, três dimensões de impacto fiscal a serem consideradas:

- o excedente de arrecadação decorrente da variação dos preços do petróleo;
- a evolução do dispêndio dos juros com a dívida pública, decorrente do impacto da variação dos preços do petróleo; e



- o impacto na arrecadação governamental em razão do reflexo da variação dos preços do petróleo no PIB.

Particularmente, eu ainda consideraria as futuras pressões fiscais decorrentes das demandas por auxílios sociais, já que um cenário de inflação e recessão deve gerar mais desempregos e redução da segurança alimentar (fome) para as famílias brasileiras.

Talvez cheguem à conclusão que subsidiar os preços dos itens que mais impactam a inflação, antes de ser um dispêndio, é um investimento para um melhor resultado fiscal e social.

Reflexos da desoneração dos combustíveis

Na última quinta (10/03), o Senado aprovou o projeto de lei que cria regras para estabilização dos preços dos combustíveis (PL 1472/2021) e possibilita um sistema de bandas de preços, com a finalidade de estabelecer limites para a variação de preços dos combustíveis derivados de petróleo e GLP.

Pode ser uma base inicial que, devidamente ajustada, se efetive em uma ferramenta de contenção do aumento dos custos dos derivados do petróleo.

Teria que haver os estudos fiscais que estabeleçam a capacidade de mitigação conforme as metas, por cada item, e se definir os preços base de partida (ideal que não sejam muito superiores aos valores médios de 2021, cuja inflação já foi absorvida).

Assim, cada subsídio poderá ser dimensionado conforme a disponibilidade e o objetivo fiscal.

De toda sorte, a decisão de se adotar ou não uma política anti-inflacionária de subsídios aos derivados do petróleo deve ser amparada por estudos bem fundamentados e com dados e critérios objetivos.

O problema é que essa decisão não é para ontem — é para 2021 (a crise de preços e custos já existia antes da guerra da Ucrânia).

Não dá para ficar somente observando para ver o que acontece, até porque, ainda que a guerra cesse, os efeitos na economia mundial continuam em repercussão acelerada. Ainda, e principalmente, porque, em se tratando de política anti-inflacionária, cada dia de atraso na sua adoção significa perda de eficácia no seu resultado.

Como na pandemia, não se reverterão as mortes desnecessárias. Uma coisa é certa: se o aumento descontrolado de custos não for contido, não só teremos um pior resultado fiscal, mesmo com os contribuintes pagando mais tributos pelo petróleo e derivados, mas também o aumento da crise econômica e social.

Marcelo Rocha do Amaral é graduado em Administração, Economia e Direito e Mestre em Regulação e Gestão de Negócios pela Universidade de Brasília. Auditor Federal de Controle Externo no Tribunal de Contas da União (TCU), atua na fiscalização do setor de petróleo e gás natural e sua regulação desde 2011. Este artigo expressa opinião pessoal do autor e não representa posicionamento institucional do TCU.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 24/03/2022*

DEBÊNTURES INCENTIVADAS: FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA E A SUA IMPORTÂNCIA PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Financiamento pelas debêntures incentivadas ganhou notoriedade por sua extensa utilização no setor elétrico brasileiro, escreve Daniel Steffens

Por epbr - 24 de março de 2022 - Em Colunas e opinião, Setor elétrico, Transição energética



Construção da usina nuclear Angra 3, na região sul fluminense, que tem potência prevista de de 1,4 GW e poderá atender 4,5 milhões de pessoas (Foto: Agência Brasil)

um modelo que, aos poucos, se consolida nesse campo das subvenções; trata-se das debêntures incentivadas.

O referido título de crédito surgiu em 2011 com a prerrogativa de fomentar o investimento privado para fins de expansão da infraestrutura do país.

As debêntures incentivadas cabem, à feição, para projetos robustos na área de infraestrutura. O tomador usufrui assim de um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, em alternativa aos bancos tradicionais de financiamento.

O que diz a Lei

De acordo com a lei regente (Lei nº 12.431/11), e, conforme regulamentado pelo Decreto nº 8.874/16, quaisquer projetos estarão aptos para emissão desses títulos mediante a sua qualificação como “prioritários”.

Em suma, tal caracterização se encontrará amparada no fato desses empreendimentos de infraestrutura virem a proporcionar benefícios ambientais e sociais relevantes e, nesses termos, serão emitidas suas portarias de enquadramento pelo ministério setorial responsável.

Pelo lado dos adquirentes dos papéis, esses gozam de isenções ou reduções tributárias para patrocinar o subsídio dos projetos. E, como forma de investimento próprio, capitalizam alguma margem de spread baseada particularmente no título adquirido, de acordo com suas características.

Nos anos recentes, o financiamento pelas debêntures incentivadas ganhou muita notoriedade por sua extensa utilização no setor elétrico brasileiro (SEB) — já que esse é o segmento de mercado no qual se verifica maior abundância em quantidade de emissões e volumes de recursos empenhados.

Amostra de números

Em 2021, a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Energético (SPE) do Ministério de Minas e Energia (MME) aprovou 226 projetos de energia elétrica como prioritários para a emissão de debêntures incentivadas. Foram 145 projetos de geração, 41 de transmissão e 40 de distribuição de energia.

A número de aprovações acabou superando o ano de 2020, que contou com 180 projetos.

Assim, o volume total em emissões de R\$ 21,10 bilhões, em 2021, representou R\$ 8,50 bilhões para projetos de geração, R\$ 6,95 bilhões para projetos de transmissão e R\$ 5,65 bilhões para projetos de distribuição.

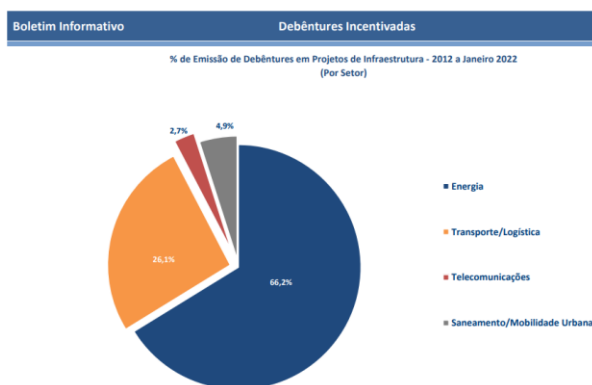
Dessa forma, o setor de energia se consubstanciou como o segmento que mais aprova projetos prioritários, já tendo sido publicadas 1.331 portarias, entre 2012 e 2021, sob esse enquadramento.

Logo, dos R\$ 167,47 bilhões de debêntures incentivadas atualmente em circulação, R\$ 149,27 bilhões financiam empreendimentos de infraestrutura.

E nesse universo, os papéis emitidos no setor elétrico nacional foram os que mais receberam recursos, com R\$ 100,01 bilhões levantados desde o mesmo ano de 2012.

Compilando os dados até janeiro de 2022, verificam-se expressivos aportes no setor de energia, conforme demonstrado no gráfico abaixo.

É notável, portanto, que o mercado de infraestrutura e, em especial, o setor de energia, recebeu positivamente este tipo de funding.



Emissão de Debêntures em Projetos de Infraestrutura de 2012 a jan 2022 (Fonte: Boletim mensal da Secretaria de Política Econômica/ME)

Transição Energética

Vale ressaltar que, na atual realidade corporativa, é praticamente impossível se descolar dos parâmetros de compliance, de responsabilidade social e da preocupação com o meio ambiente.

As disciplinas normativas e a regulação como um todo vêm evoluindo segundo essas diretrizes.

Como sabido, há uma expressão em inglês que reúne esses elementos. É o ESG — Environmental, Social and Governance. Que representa, simplificando, o comprometimento das empresas com a:

- minimização dos impactos ecológicos,
- tomada de atitudes em favor da sociedade
- otimização da administração — por isso, naturalmente, engloba a redução de emissão de gases do efeito estufa, o gerenciamento de resíduos poluentes e investimentos em energia limpa.

Assim, destaca-se no bojo das iniciativas legislativas para a nova realidade de empreendimentos (e seus necessários financiamentos), o Projeto de Lei nº 2646/20, do Deputado Federal João Maia (PL-RN) e relatado por Arnaldo Jardim (Cidadania/SP), que foi submetido à Câmara em maio de 2020.

Em resumo propôs — entre outras disposições — a criação de uma nova classe de debêntures de infraestrutura (embora as incentivadas já existissem).

A ideia se baseou em criar papéis com remuneração ainda superior para empreendimentos sustentáveis, a serem financiados pelos ditos green bonds (aplicáveis aos projetos de energia renovável e de eficiência energética).

Conseqüentemente, seriam mais atrativos para o mercado como um todo, principalmente para investidores institucionais, como grandes fundos (mirando-se naqueles que estão focando no ESG).

Previu-se também, no PL, a possibilidade de variação cambial das novas debêntures de infraestrutura para, igualmente, atrair investidores estrangeiros.

Para concluir, é válido afirmar que a partir de 2020, embora a pandemia tenha trazido grandes adversidades para o mercado produtivo como um todo, o setor de infraestrutura buscou considerável fôlego para se financiar com as emissões de debêntures.

Essas, com toda certeza, vêm se concretizando como um dos principais instrumentos de financiamento da área, tanto a se considerar sua fórmula — que beneficia os sponsors e os tomadores — quanto a sua relevância no debate corporativo (público e privado) das questões que envolvem a transição energética.

Daniel Steffens é advogado especializado na área de energia e infraestrutura, tendo dedicado 18 anos de experiência à área Jurídico/Regulatória do setor elétrico. Participou de empresas em projetos de geração, transmissão e distribuição.

Também deu aulas na Pós-Graduação de Administração da FIA no módulo de Gestão de Ativos de Energia. Atualmente, é consultor jurídico do Escritório Urbano Vitalino Advogados.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/03/2022

CADE APROVA PRORROGAÇÃO DE VENDA DE REFINARIAS PELA PETROBRAS

Conselho levou em conta 'conjunturas econômicas internas e externas'

Por epbr - 23 de março de 2022 - Atualizado em 24 de março de 2022 - Em Petróleo e gás



Refinaria Gabriel Passos — Regap (foto: Washington Alves/Agência Petrobras)

O tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aceitou nesta quarta (23/3) pedidos da Petrobras para estender o prazo para a venda das refinarias que a companhia pretendia liquidar até o fim do ano passado.

O prazo anterior era o fechamento de todas as operações até o fim de 2021.

“A estatal apresentou ao Cade pedido de readequação dos prazos de vendas, tendo em vista as conjunturas econômicas internas e externas que impactam o setor, bem como o desenvolvimento das negociações referentes aos próprios ativos”, diz o órgão de defesa da concorrência.

O aval do Cade é necessário porque a venda dos ativos foi incluída no Termo de Cessação de Compromisso (TCC) do Refino, acordo firmado pela Petrobras em 2019 para arquivar investigações sobre eventuais abusos de poder econômico no mercado de combustíveis.

O acordo prevê também a manutenção da política de preços que leva em conta a paridade entre preços domésticos praticados pela Petrobras e os preços de importação de gasolina, diesel e outros derivados.

Para concorrentes da companhia, contudo, a prática vem sendo descumprida no governo de Jair Bolsonaro (PL).

O reajuste mais recente ocorreu após quase dois meses de preços congelados, o que desencadeou uma nova crise política que pode respingar no comando da empresa, hoje presidida por Joaquim Silva e Luna.

Até o momento, a Petrobras fechou a venda da Landulpho Alves (RLAM), na Bahia, transferida para a Acelen e renomeada Refinaria de Mataripe.



O Cade recentemente decidiu que não caberá aprovação sumária da Refinaria Isaac Sabbá (Reman), em Manaus, que teve venda acertada com uma empresa do grupo Atem por US\$ 189,5 milhões

Há preocupações no mercado de combustíveis da região Norte com a concentração de mercado e o negócio, anunciado em agosto do ano passado, passará por uma análise mais demorada.

O risco crescente de interferência do governo no mercado de combustíveis dificultou a venda das refinarias. Além disso, o mercado de óleo está em um período de grandes incertezas e volatilidade desde o início da pandemia de covid-19, agravado agora pela guerra da Rússia contra a Ucrânia.

Originalmente, a Petrobras havia se comprometido a vender as refinarias Abreu e Lima (RNEST), Gabriel Passos (Regap), Getúlio Vargas (Repar), Alberto Pasqualini (Refap), além da Unidade de Industrialização de Xisto (SIX), e a Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (Lubnor).

Situação atual dos desinvestimentos

A Petrobras aguarda a assinatura do contrato de venda da Refinaria Gabriel Passos (Regap), em Betim, Minas Gerais e da unidade Lubrificantes e Derivados do Nordeste (Lubnor), em Fortaleza, no Ceará.

Os processos competitivos para venda da Regap e Lubnor continuam em andamento, segundo o presidente da empresa, Joaquim Silva e Luna.

A venda das refinarias Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, e Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul, devem ficar para depois das eleições de 2022, afirmou o diretor-executivo Financeiro e de Relacionamento com Investidores da Petrobras, Rodrigo Araujo, em novembro do ano passado.

A fala do diretor ocorreu em encontro com investidores na Bolsa de Nova York, transmitido pela internet.

“Não acertamos nenhum prazo com o Cade ainda, mas achamos que no próximo ano vamos lançar esses processos, provavelmente não haverá o início da fase vinculante antes das eleições. Mas vamos lançar novamente os processos Refap e Repar”, disse.

Leia em epbr: Petrobras fecha fábricas na Bahia e Sergipe; veja 10 projetos que a estatal desistiu
As duas unidades integram o pacote de oito refinarias do TCC firmado entre a petroleira e o Cade em 2019 para desinvestimentos em refino. Pelo cronograma atualizado pelo Cade em 28 de abril, a Refap deveria ser vendida até 31 de julho do ano passado, e a Repar, até 31 de dezembro.

Entretanto, as negociações com a Ultrapar, interessada em adquirir a refinaria gaúcha, não avançaram, e o processo foi encerrado em outubro.

Na Repar, propostas aquém do esperado pela Petrobras também fizeram a empresa cancelar a venda.

Além de Repar e Refap, a Petrobras também cancelou o processo de venda da refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco. A venda foi cancelada por ausência de propostas vinculantes.

A companhia anunciou que vai concluir as obras do projeto 2º trem da RNEST.

Venda de ativos rendeu US\$ 4,8 bilhões em 2021

A venda de 17 ativos e a conclusão de 14 processos de desinvestimento ao longo de 2021 trouxe cerca de US\$ 4,8 bilhões para o caixa da Petrobras, até 7 de dezembro, informou a companhia.

Até o terceiro trimestre, foram investidos US\$ 6,1 bilhões, superando o valor obtido com desinvestimentos, mesmo se não contabilizados os investimentos do quarto trimestre.

Dentre os principais negócios do ano:

- A conclusão da venda da Refinaria Landulpho Alves (RLAM), na Bahia, por US\$ 1,8 bilhão (cerca de R\$ 10 bilhões), para o fundo Mubadala;
- A venda da Refinaria Isaac Sabbá (Reman), no Amazonas, para o Grupo Atem, por US\$ 189,5 milhões;
- E da Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), no Paraná, para a F&M Resources, subsidiária integral da Forbes & Manhattan, por US\$ 33 milhões. A operação depende de aprovação do Cade e da ANP. Até a conclusão, a Petrobras manterá a operação e depois vai apoiar na transição por 15 meses.

Entre os ativos de Exploração e Produção (E&P):

- As conclusões da venda de campos em terra e águas rasas, como: os polos Miranga e Rio Ventura, na Bahia, e Rabo Branco e Do-Re-Mi, em Sergipe.
- O avanço no desinvestimento nos campos de Albacora e Albacora Leste (em fase vinculante), para a PetroRio em consórcio com a Cobra, por cerca de US\$ 4 bilhões, e no campo de Papa-Terra (com contrato de venda assinado), para 3R Petroleum, por US\$ 105 milhões. Ambos ficam no Rio de Janeiro.

Controvérsia sobre royalties

Acordo para pagamentos de meio bilhão de reais em royalties sobre o xisto do Paraná esteve em consulta pública. Após a Petrobras aceitar resolver o imbróglio de forma negociada, a diretoria da ANP aprovou em outubro do ano passado a abertura para contribuições da sociedade.

O caso envolve a SIX, refinaria de São Mateus do Sul (PR), que a Petrobras tenta vender — o ativo foi incluído no acordo como Cade. É a única unidade que processa xisto betuminoso no país.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

‘INVASÃO DA UCRÂNIA PÔS FIM À GLOBALIZAÇÃO’, MAS BRASIL PODE SE BENEFICIAR, DIZ CEO DA BLACKROCK, MAIOR GESTORA DO MUNDO

Por Rennan Setti



Larry Fink, CEO da gestora de ativos BlackRock Larry Fink, CEO da gestora de ativos BlackRock | Divulgação

A invasão da Ucrânia pela Rússia “pôs fim à globalização” dos últimos 30 anos e vai “reverberar por décadas de maneiras que ainda não podemos prever”, escreveu o CEO da BlackRock, Larry Fink, em carta endereçada a acionistas nesta quinta-feira.

De acordo com o fundador da maior



gestora de investimentos do mundo, com mais de US\$ 9 trilhões em ativos, o conflito é um “ponto de virada” na ordem geopolítica e macroeconômica e suas consequências irão muito além do Leste Europeu — e, entre perdas e ganhos, há até oportunidades para países como o Brasil.

“A agressão contra a Ucrânia e a dissociação da Rússia da economia global que se seguiu vão levar empresas e governos em todo o mundo a reavaliar suas dependências e rever a ‘pegada’ de suas linhas de produção e montagem — algo que a Covid já havia estimulado”, escreveu o executivo, cujas cartas a CEOs e acionistas estão entre os textos mais influentes de Wall Street e do universo dos negócios.

‘Guerra econômica’

Segundo ele, “enquanto a dependência da energia russa está no centro das atenções, empresas e governos também estarão olhando mais amplamente para suas dependências em relação a outras nações.”

“Isso pode levar as empresas a realizarem mais operações ‘onshore’ (no próprio território) ou ‘nearshore’ (em países mais próximos), resultando em uma retirada mais rápida de alguns países. Outros — como México, Brasil, EUA ou centros industriais no Sudeste Asiático — podem se beneficiar. Essa dissociação inevitavelmente criará desafios para as empresas, incluindo custos mais altos e pressões de margem”, explicou.

Alinhado à posição de Washington, Fink joga uma luz positiva ao que admitiu ser uma “guerra econômica” contra a Rússia, acrescentando que ela “demonstra o poder do mercado de capitais”:

“A Rússia foi essencialmente cortada dos mercados de capitais globais, demonstrando o compromisso das grandes empresas em operar consistentemente com os valores fundamentais. Essa ‘guerra econômica’ mostra o que podemos alcançar quando as empresas (...) se unem diante da violência e da agressão”, disse o CEO, acrescentando que a guerra deve acelerar a adoção de moedas digitais como uma ferramenta para redução da dependência monetária.

Transição verde mais rápida, mas menos justa

Larry Fink argumentou que, embora o choque energético causado pela guerra deva desacelerar no curto prazo a transição rumo a uma matriz limpa — com países correndo para aumentar a produção de petróleo e carvão —, o prognóstico é o oposto em um prazo mais dilatado.

“A longo prazo, acredito que os eventos recentes vão, na verdade, acelerar a mudança para fontes de energia mais verdes em muitas partes do mundo. Durante a pandemia, vimos como uma crise pode atuar como um catalisador para a inovação. Empresas, governos e cientistas se uniram para desenvolver e implantar vacinas em escala em tempo recorde”, ponderou. “No entanto, os preços da energia no nível atual também são um peso terrível para quem menos pode pagar. Não teremos uma transição energética justa se eles permanecerem nesses níveis.”

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/03/2022

ALTA DO DIESEL, GUERRA NA UCRÂNIA E COVID NA CHINA FAZEM FRETE DISPARAR MAIS DE 100%

Transportes rodoviário, marítimo e internacional viram seus custos aumentarem, e pressão deve chegar ao consumidor final

Por Bruno Rosa e Raphaela Ribas



Navios no Porto do Rio. Custo do frete disparou Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO - O preço do frete no Brasil, que já vinha sob pressão desde o ano passado, vive uma "tempestade perfeita" neste início de 2022. O reajuste de quase 25% no diesel aprovado este mês pela Petrobras, a guerra na Ucrânia e o aumento de casos de Covid na China fizeram disparar os custos do transporte de cargas por caminhões, navios na costa

brasileira (cabotagem) e também de produtos importados.

O impacto mais imediato é sentido nas cargas rodoviárias, cujo custo de transporte pode subir até 39%, afirmam empresas de logística. Na cabotagem, o preço do óleo combustível de navegação (bunker) subiu 50% este ano.

No frete internacional o impacto é ainda maior. Além da alta do petróleo, pesam para as importações e exportações de longa distância um gargalo em portos de todo mundo. A guerra na Ucrânia e os lockdowns impostos na China para conter surtos de Covid provocaram congestionamentos em várias rotas.

Empresas e consultores afirmam que será impossível não repassar a alta dos custos para o consumidor final, mostra reportagem exclusiva para assinantes do GLOBO.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/03/2022

GUERRA NA UCRÂNIA, ALTA DO DIESEL E COVID NA CHINA FAZEM FRETE DISPARAR MAIS DE 100%

Transportes rodoviário, marítimo e internacional viram seus custos aumentarem, e pressão deve chegar ao consumidor final

Por Bruno Rosa e Raphaela Ribas



Aumento do preço do frete marítimo e rodoviário Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO - A disparada no preço do petróleo, a guerra na Ucrânia e o aumento dos casos de Covid na China criaram uma "tempestade perfeita" para o custo do frete no Brasil, que já vinha sob pressão desde o ano passado. Transportes rodoviário, marítimo e internacional viram seus custos aumentarem em mais de 100%, o que, segundo empresas e

especialistas, será inevitavelmente repassado ao preço final dos produtos ao consumidor.

No frete por caminhões, a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) autorizou semana passada uma alta de 11% a 14% no piso mínimo de referência. Foi consequência do reajuste de 24,9% no preço do diesel nas refinarias praticado pela Petrobras.



Mas, segundo Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística, seria necessária alta entre 29% no frete, no caso de cargas fracionadas, e 39% em cargas completas, para cobrir o aumento de custos após o reajuste do diesel.

De acordo com Luís Resano, diretor-executivo da Associação dos Armadores de Cabotagem (Abac), o preço do óleo combustível (bunker) por tonelada —que chegou a passar de US\$ 1 mil por tonelada neste mês — está na faixa de US\$ 900, um avanço de 50% em relação aos US\$ 600 cobrados entre o fim do ano passado e início deste ano.

—É variação muito elevada e isso será repassado para as cargas. Muitas empresas estão revisando os contratos incluindo cláusulas de reajustes adicionais, tendo como base o preço de US\$ 600 por tonelada do bunker — explica Luís Resano, diretor-executivo da Associação dos Armadores de Cabotagem (Abac), lembrando que a sobretaxa é essencial por causa do tempo de duração do transporte, que pode levar até 60 dias.

‘Ninguém segura’

O presidente de uma empresa de transporte marítimo lembra que a situação é crítica, pois o combustível representa o segundo maior item de despesa, atrás da mão de obra. Para ele, dependendo do tipo de carga e contrato, as altas podem oscilar de 7% a 18%.

No transporte marítimo internacional, o preço médio do frete global por contêiner subiu 111% desde março do ano passado, segundo a Freightos Baltic Index. Passou de US\$ 4,4 mil por contêiner, em média, em março do ano passado para US\$ 9,4 mil em março deste ano, em um movimento que começou com a retomada da economia.

Em alguns casos, o frete marítimo teve alta de 300%, segundo o diretor comercial da Asia Shipping, Rafael Dantas. Ele cita o caso de um contêiner do Brasil para a América do Norte, que passou de US\$ 2 mil para US\$ 8 mil:

— Todos os clientes sentiram o repasse, ninguém segura. Isso acaba impactando o consumidor final, principalmente porque Brasil é mercado de curto prazo. Geralmente, as exportações são semanais, mensais ou trimestrais.

Segundo Luciana Medeiros Tajima, da companhia de transportes Fox Brasil, o impacto do aumento do frete será repassado aos clientes e, no caso das cargas por rodovia, o efeito é imediato:

— Já recebemos tabelas atualizadas nos contratos dos fornecedores, no nacional e no internacional. No marítimo, é um pouco mais lento. Isso será sentido neste semestre. Não só pelo custo do petróleo, quanto pelas restrições aplicadas em alguns portos da China por causa da nova onda de Covid.

No caso do frete rodoviário, diz Luciana, a alta média foi de 20% nas rotas do Mercosul e 10% dentro do Brasil.

Frota própria contra crise

A Solar Coca-Cola, engarrafadora responsável pelas regiões Norte, Nordeste e parte do Centro-Oeste, sentiu impacto em torno de 1 a 1,5 ponto percentual de aumento no frete por causa do reajuste do diesel.

— Os caminhões vermelhos que circulam pelas cidades são próprios, mas a empresa contrata carretas para levar produtos da fábrica aos centros de distribuição, por exemplo — diz André Salles, CEO da Solar Coca-Cola, explicando que algum repasse já foi feito em fevereiro.

Na Cacau Show, o diretor de Expansão de Canais Daniel Roque conta que o frete tem sido desafiador, pois, embora a companhia tenha malha logística estruturada e parte da frota própria,

os parceiros estão sendo afetados. Além disso, os caminhões precisam ser resfriados para manter a qualidade dos chocolates.

— Temos negociado a longo prazo com parceiros porque (o aumento de preços dos combustíveis) está impactando a cadeia toda. A frota própria ajuda, por enquanto, não fizemos repasse.

Há quatro anos, a Predilecta Alimentos investiu em transportadora própria, a Transpredi, responsável hoje por 50% da logística. A empresa diz que o frete desta forma gera grande economia. Com isso, a cada ano a frota, atualmente de 200 caminhões, é ampliada e renovada. A empresa considera estratégia importante para ter preços competitivos e minimizar o reflexo nas gôndolas.

Fernando Valente Pimentel, presidente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit), pondera que a escalada dos preços dos combustíveis gera necessidade de repasse, mas, por outro lado, traz oportunidades do ponto de vista global.

— Com a alta de preços generalizada, tem sites asiáticos que querem ter produção nacional para fugir do frete. Isso pode ser uma oportunidade para o Brasil, de ter mais players, de maior regionalização, investimento de inovação.

Para o diretor da FGV Transportes Marcus Quintella, é inevitável um reajuste neste momento., pois o frete corresponde a cerca de 15% da composição de preço de um produto.

— Imagine um produto do e-commerce que você compra por R\$300,00 e o frete cobrado seja R\$16,00. Com o aumento do diesel de 24,9% e a correção da tabela de frete em 14%, esse frete deverá passar para R\$18,24. Então, o produto que custava R\$316,00 com o frete, passará a custar R\$318,24 com o frete reajustado, ou seja, aumento de 0,71% sobre o valor total do produto com o frete incluído.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/03/2022*

ICMS SOBRE O DIESEL SERÁ DE R\$ 1,006 POR LITRO, MAS CADA ESTADO DARÁ 'DESCONTO'

Lei determina alíquota única, mas modelo adotado permitirá, na prática, valor diferente por estado. Preço na bomba pouco deve mudar
Por Manoel Ventura e Geralda Doca



Mudanças na cobrança do ICMS sobre o diesel vale a partir de julho Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

BRASÍLIA — Diante do risco de perda de arrecadação de 25% a 30% caso não fechassem um acordo em torno de uma alíquota fixa de ICMS, os estados decidiram nesta quinta-feira estabelecer uma cobrança de R\$ 1,006 por litro de óleo diesel.

O valor de R\$ 1,006 é maior do que o aplicado hoje pela maioria dos estados, mas os governos poderão dar “descontos” nessa alíquota. Ou seja, há uma espécie de teto geral, mas cada um pode manter o valor que pratica atualmente. Trata-se de uma mudança que, na prática, permite que a arrecadação permaneça como está, sem ganho ou perda.



Com isso, para o consumidor, pouco muda no curto prazo, sendo cobrado na bomba os mesmos valores de hoje. Os valores valem por 12 meses, a partir de 1º de julho.

O número foi estabelecido para atender à determinação da nova lei que trata da cobrança do ICMS sobre os combustíveis, aprovada pelo Congresso no início deste mês. O objetivo da lei era criar uma alíquota única nacional para reduzir o preço dos combustíveis.

O secretário de Fazenda de Pernambuco, Décil Padilha, também presidente do Comsefaz, afirma que os estados resistem à mudança para não perder arrecadação. O Comsefaz é órgão que reúne os secretários de Fazenda dos estados.

— A resistência é que o impacto na arrecadação é avassalador. A queda da arrecadação é avassaladora. O impacto financeiro é muito grande — disse, acrescentando: — Para ninguém ter perda e ninguém ter ganho, a gente colocou o valor na maior alíquota e permitiu fazer a equalização tributária.

A nova lei exige a adoção de uma alíquota única para o ICMS dos combustíveis e a formação de um consenso entre os estados. Para o caso específico do óleo diesel, a alternativa colocada na lei, caso não houvesse acordo até o fim deste mês, era bem menos vantajosa aos estados: adotar a média de preços dos últimos cinco anos, o que resultaria em perda de 25% a 30% na arrecadação.

No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, o desconto fará o ICMS sobre o diesel ser de R\$ 0,5951 por litro. Em São Paulo, de R\$ 0,6618. Em Minas Gerais, de R\$ 0,7158. Essas alíquotas valem para o óleo diesel do tipo S10, mais usado nas frotas. A nova alíquota fixa irá vigorar a partir de 1º de julho.

Antes da nova lei, os estados definiam um percentual que incidia sobre o preço, não um valor fixo. Por isso, quando o valor do combustível subia, a arrecadação do estado também aumentava. Hoje, o imposto federal já é cobrado sobre o litro do combustível — e não sobre o preço.

No caso do Rio, o percentual era de 12%, o que resultava em um valor de R\$ 0,60 por litro. Portanto, para o consumidor do estado, praticamente nada mudou. A alíquota foi montada para atender a lei, mas sem impacto na bomba.

A lei só exige a mudança rapidamente para o óleo diesel. Portanto, para a gasolina e o GLP (gás de cozinha) por enquanto, nada muda. Os estados vão trabalhar nessas mudanças nos próximos três meses, de acordo com Padilha.

A decisão desta quinta-feira foi tomada pelo Comsefaz, que reúne os secretários de Fazenda dos estados.

"Para o diesel, o desenho da Lei Complementar 192/2022, que adota uma alíquota uniforme, sugeria a possibilidade de se adotar uma média de alíquotas e compensações para estados que reduzissem recursos para chegar à média, que seria financiado por aumento de carga para os que estivessem abaixo dessa média, o que poderia redundar inclusive em reajustes em, aproximadamente, metade dos estados", diz nota dos estados.

Saída política

A fórmula encontrada pelos estados foi considerada uma saída política, que protege o caixa dos governos locais, mas que não resultará em benefício significativo ao consumidor que vai encher o tanque. Até agora, cada estado tinha uma alíquota própria de ICMS.

A lei em vigor prevê a adoção de uma alíquota única. Caso a saída tivesse sido adotar um valor médio, nove estados e o DF teriam aumento da arrecadação, o que vai na contramão da intenção do governo federal, que propôs a mudança de olho em uma redução no preço na bomba.

A lei que trata do assunto foi aprovada pelo Congresso em um cenário de escalada do preço do petróleo e sancionada em menos de 24 horas pelo presidente Jair Bolsonaro.

O desconto proposto pelos governos locais, por exemplo, é considerado pelos técnicos dos estados compatível com a lei, pois a lei prevê mecanismos de compensação entre os entes.

Para o consumidor, não há ganho imediato com o novo modelo, já que o efeito no valor na bomba é neutro. O único benefício é a menor volatilidade. Até então, o modelo de cobrança do ICMS fazia com que o valor pago em imposto acompanhasse o aumento de preços. Quando o combustível subia, a arrecadação com o imposto estadual aumentava.

Do ponto de vista regulatório, a cobrança do ICMS passa a ser monofásica, concentrada em uma única etapa da cadeia de comercialização, uma exigência da lei. Isso não reduz o preço ao consumidor, mas facilita a fiscalização e tende a reduzir a sonegação de impostos.

Em ano eleitoral, Bolsonaro tem atribuído aos governadores a responsabilidade pela alta do combustível nos postos. A União já zerou tributos federais sobre o diesel, com a expectativa de reduzir o preço em R\$ 0,33 por litro.

Os estados também confirmaram que vão manter congelado o ICMS da gasolina e do gás de cozinha por mais 90 dias.

Segundo os secretários de Fazenda, o congelamento já reduziu em R\$ 1 bilhão por mês os recursos de ICMS dos combustíveis para os estados até fevereiro de 2022. A partir de março, a estimativa é que a perda de arrecadação chegue a R\$ 1,15 bilhão por mês.

Neste ano, os estados avaliam uma perda de arrecadação

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/03/2022

GUEDES FALA EM SEGUNDO GOVERNO BOLSONARO E DIZ QUE BRASIL ESTÁ NO INÍCIO DE UM LONGO CICLO DE CRESCIMENTO

A empresários da construção civil, ministro acena com ampliação da redução do IPI e diz que taxas de juros ofuscam compasso de crescimento do PIB até três vezes maior que aparenta

Por Marcelo Mota



O ministro da Economia, Paulo Guedes

Foto: Edu Andrade / Ascom/ME

SÃO PAULO – O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quinta-feira que a taxa de juro real elevada dos últimos meses ofusca um crescimento econômico, que já pode ser considerado sustentado.

Discursando a empresários do setor da construção civil e mencionando um eventual “segundo governo” do presidente Jair

Bolsonaro, que de acordo com ele transformaria “o Brasil em uma grande economia de mercado”, Guedes chegou a dizer que o país já vive um “boom” econômico.

— Acho que estamos no início de um longo ciclo de crescimento — afirmou o ministro durante abertura de evento do Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias (Abrainc) na capital paulista.



Nas contas dele, se o país crescer 1% neste ano, apesar dos juros, significa que o verdadeiro compasso de crescimento da atividade econômica é de “2,5% a 3%”. Sem a economia estivesse estagnada, Guedes acredita que o aperto monetário provocaria uma retração de 0,5% a 1% no Produto Interno Bruto (PIB).

Na opinião do ministro, o Banco Central agiu perante a alta dos preços, enquanto as autoridades monetárias de outros países estavam “dormindo no volante”. Por isso, acredita, agora o Brasil sente o “gosto amargo” do remédio aplicado, mas também será dos primeiros países a sentir o alívio resultante do recuo da inflação. – Nós vamos prevalecer – afirmou.

Ele acenou com mais estímulos à atividade econômica, adiantando que o corte do Imposto sobre Produção Industrial (IPI) será ampliado para 33%, após a redução de 25% anunciada no fim do mês passado. Também enalteceu a elevação da taxa de investimento, que encerrou 2021 em 19% e caminha para alçar o patamar de 20%.

O ministro comparou o volume de investimentos previsto em contratos assinados no Brasil para os próximos dez anos a “dois planos Marshall”, em referência ao plano de financiamento para a reconstrução europeia após o fim da Segunda Guerra Mundial. Todo esse compromisso de investimento vem das concessões promovidas pelo Ministério da Infraestrutura.

Guedes chegou a fazer campanha para o colega à frente da pasta, Tarcísio de Freitas.

– São Paulo vai se beneficiar muito se ele for eleito – disse o ministro da Economia, que rapidamente emendou uma retratação. – Não sei se eu poderia ter dito isso – disse.

Freitas aguarda até o fim deste mês, limite estabelecido na legislação eleitoral, para definir a qual partido vai se filiar, e ainda não se desincumbiu das funções no governo.

Caixa

Coube ao o presidente da Caixa, Pedro Guimarães, também presente ao evento Abrainc, apresentar as medidas de estímulo direcionadas especificamente ao setor imobiliário. Após a palestra de Guedes, ele anunciou três ajustes promovidos nas linhas de crédito do banco estatal.

A primeira delas foi a redução do spread, a taxa que remunera a instituição sobre o seu custo de captação dos recursos a serem emprestados, no crédito corrigido conforme a Poupança, de 2,95% para 2,80% ao ano.

–Isso é importante porque reduz abaixo de 9% (ao ano) esse custo– afirmou o presidente da Caixa, fazendo a conta para a taxa mínima cobrada nessa modalidade.

No programa Casa Verde e Amarela, a renda máxima aceita para quem ser elegível ao financiamento sobe de R\$ 2 mil para R\$ 2,4 mil, a partir de 12 de abril. A taxa foi reduzida em meio ponto percentual, para TR mais 4,25% ao ano, e o valor máximo do imóvel financiado foi elevado em 15%.

–Se o imóvel estava em R\$ 200 mil, passa agora a R\$ 230 mil – exemplificou Guimarães, segundo quem a medida visa abarcar novamente imóveis que, devido à disparada recente dos preços, deixaram de ser elegíveis ao programa. Segundo o executivo, o Casa Verde e Amarela estava “praticamente parado”.

O presidente da Caixa também anunciou durante o evento a abertura de uma linha para financiar até 80% de obras para portadores de deficiência, com limite de R\$ 50 mil. Serão beneficiadas pessoas com renda até R\$ 3 mil e a taxa cobrada no empréstimo será calculada com base na TR, acrescida de 4,25%, pelo menos.

A redução de taxas cobradas pela Caixa em um momento de juro básico em alta é explicada por Guimarães pela "vida média" dos empréstimos concedidos pelo banco, hoje entre oito e nove anos.

–Olhamos a curva da taxa de juros de oito anos. Se tiver taxa Selic maior, ela se mantém. Quando a taxa for reduzida e cair de 8,5%, também haverá redução dessa taxa. A gente deve ficar com alguma coisa entre TR mais 8,5%, TR mais 9% - estimou o presidente do banco estatal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/03/2022

O ESTADO DE S. PAULO

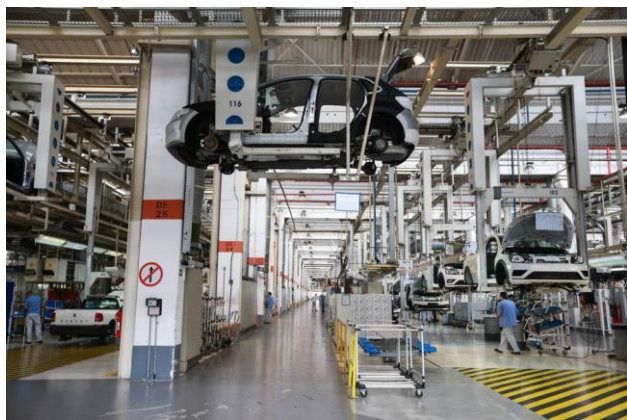
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DEMANDA POR BENS INDUSTRIAIS NO PAÍS RECUA 7,7% NA COMPARAÇÃO ANUAL

Levantamento do Ipea aponta queda de 2,3% em janeiro ante dezembro

Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo

RIO - A demanda por bens industriais no País recuou no início de 2022, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). O Indicador de Consumo Aparente de Bens Industriais teve uma queda de 2,3% em janeiro de 2022 em relação a dezembro de 2021, na série com ajuste sazonal.



Dados sobre a indústria mostram uma queda no consumo de bens industriais Foto: Tiago Queiroz/Estadão

A produção doméstica destinada ao mercado nacional caiu 2,2% em janeiro de 2022 ante o mês anterior, enquanto as importações de bens industriais recuaram 2,4%.

No acumulado em 12 meses, a demanda por bens industriais acumula um avanço de 6,6%, com uma alta de 2,7% nos produtos nacionais e de 25,8% nos importados.

Na passagem de dezembro para janeiro, os destaques negativos foram os segmentos de bens de consumo duráveis (-14,2%) e bens de capital (-12,9%). A demanda por bens intermediários diminuiu 0,7%, enquanto a de bens semiduráveis e não duráveis encolheu 1,9%.

Na comparação com janeiro de 2021, houve retração de 7,7%. O consumo de bens nacionais encolheu 9,9%, enquanto o de importados subiu 3,0%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/03/2022

BANCO CENTRAL ADMITE QUE NÃO DEVE CUMPRIR META DE INFLAÇÃO PELO 2º ANO SEGUIDO EM 2022

Relatório Trimestral de Inflação do BC indica um IPCA de 7,1% para este ano

Por Eduardo Rodrigues e Célia Froufe, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Banco Central (BC) admitiu nesta quinta-feira, 24, que não deve cumprir a meta de inflação em 2022. No seu cenário de referência, a probabilidade de a inflação deste ano ficar



acima do teto da meta, de 5%, está em 97% ante 41% do documento de três meses atrás. Se a projeção se confirmar, será o segundo ano consecutivo que o BC não cumpre a meta estipulada pelo governo.

Em sua justificativa ao ministro da Economia, Paulo Guedes, sobre não ter cumprido a meta no ano passado, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, argumentou que a inflação é um fenômeno global. O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) fechou 2021 em 10,06%, a maior inflação em seis anos.

Segundo o Relatório Trimestral de Inflação (RTI), o cenário de referência indica um IPCA (índice oficial de inflação) de 7,10% para este ano e 3,40% no próximo.

A estimativa para 2022 encontra-se muito acima da margem de tolerância da meta de 3,50% (com teto de 5%). Para 2023, a meta é de 3,25%, com margem de 1,5 ponto (taxa de 1,75% a 4,75%). Já para 2024, o objetivo é de 3%, com tolerância de 1,5% a 4,5%. A meta para 2025 ainda não foi definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN).

O cálculo de probabilidade de furo da meta divulgado nesta quinta tem como base a Selic (taxa básica de juros) variando conforme o Relatório de Mercado Focus e o câmbio atualizado com base na Paridade do Poder de Compra (PPC).

Guerra na Ucrânia

Dada a disparada dos preços do petróleo no mercado internacional por causa da invasão da Ucrânia pela Rússia, a autoridade monetária divulgou também um cenário alternativo para algumas de suas projeções, que leva em conta a trajetória de queda do preço da commodity ao longo de 2022. Não informou, no entanto, até onde essa redução pode chegar. Neste caso, a probabilidade de a inflação deste ano ficar acima do teto da meta também é elevada, de 88%. Já a probabilidade de a inflação ficar abaixo do piso da meta em 2022, de 2%, nula.

Para 2023, a probabilidade de estouro do teto de 4,75% da meta é de 12%, considerando a queda do preço do petróleo. Já a possibilidade de estouro do piso de 1,75% da meta é de 17%. Ainda levando em conta a trajetória descendente do valor da commodity, no caso de 2024, a probabilidade de estouro do teto de 4,50% da meta é de 6%. Já a possibilidade de estouro do piso de 1,50% da meta é de 28%.

Para 2022, a meta é de 3,50%, com margem de 1,5 ponto (taxa de 2,00% a 5,00%). Para 2023, a meta é de 3,25%, com margem de 1,5 ponto (taxa de 1,75% a 4,75%). Já para 2024, o objetivo é de 3,0%, com tolerância de 1,5% a 4,5%.

BC mantém previsão do PIB

O Banco Central manteve sua estimativa para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de 2022 em 1,0%.

No último relatório Focus, os economistas consultados semanalmente pelo BC projetaram alta de 0,50% no PIB de 2022. Na quarta, o presidente da instituição, Roberto Campos Neto, já havia adiantado que a autoridade monetária tinha um número melhor que o do mercado para a atividade neste ano.

Pelo lado da oferta, porém, o BC alterou a estimativa para a expansão da agropecuária de alta de 5,0% para apenas 2,0%. Já a projeção para a evolução da indústria passou de retração de 1,3% para queda de 0,3%. No caso dos serviços, o BC mudou a previsão de avanço de 1,3% para 1,4%.

Em relação aos componentes da demanda, o RTI informou a manutenção de 1,1% na expectativa de crescimento do consumo das famílias e alterou de 2,4% para 2,3% previsão de alta do consumo do governo.



O documento de hoje indica ainda que a projeção de 2022 para a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) – indicador que mede o volume de investimento produtivo na economia – passou de queda de 3,0% para recuo de 1,5%. Todas as estimativas anteriores constavam do RTI divulgado em dezembro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/03/2022

BRASIL VIRA DESTAQUE EM AQUISIÇÕES E ATRAI EMPRESAS ESTRANGEIRAS ATRÁS DE COMPRADOR

Por Altamiro Silva Junior e Cynthia Declodt

Com o mercado de fusões e aquisições muito aquecido por aqui – e a expectativa de mais de 2 mil negócios este ano – empresários no exterior colocam companhias e investidores brasileiros no radar como potenciais compradores para seus negócios. O movimento acontece especialmente nas áreas de call center, alimentos, prestação de serviços em telecom e energia elétrica, segundo a Fortezza Partners, boutique independente especializada em transações entre empresas de médio porte.

No passado, grandes companhias, como AmBev, Gerdau, Marfrig, JBS foram às compras no exterior. Agora, os próprios estrangeiros, donos de empresas de médio porte, passaram a sondar a possibilidade de achar um comprador aqui.

Brasileiros fizeram 58 operações nos EUA em 2021

Em janeiro e fevereiro, empresários brasileiros fizeram seis transações nos Estados Unidos e mais duas na Argentina e duas na Colômbia, segundo dados da consultoria internacional Transactional Track Record (TTR). Em 2021, foram 58 negócios no mercado americano, seguido pela Argentina com 17 operações e México com 16.

O movimento inverso também tem acontecido: mais estrangeiros têm se debruçado sobre ativos no Brasil. Nesse ambiente, a guerra na Ucrânia, que afetou as ofertas de ações no País e no mundo, não mexeu, por enquanto, no mercado de fusões e aquisições. Os M&As podem crescer de 10% a 20%, com mais de 2 mil negócios no ano, estima a Fortezza.

Em 2022, os EUA, com 44 negócios, e Reino Unido, com oito operações, são os estrangeiros que mais fizeram investimentos no Brasil, segundo a TTR. As aquisições estrangeiras nos setores de tecnologia e internet aumentaram em 65% no primeiro bimestre, segundo a consultoria.

O crescimento esperado para 2022 no Brasil deve ser, de toda forma, menor do que o do ano passado, quando houve recordes e a expansão de 50% a 80% dependendo do banco de dados. Segundo o sócio fundador da Fortezza, Denis Morante, ex-Credit Suisse Hedging-Griffo, o mercado ainda não está amadurecido, porque os próprios aportes dos fundos de venture capital, que compram participação em empresas menores, devem levar à criação de companhias maiores que, por sua vez, vão comprar outras para consolidar seus setores.

A trajetória tem sido de alta. Nos anos 1990, a média de transações era de 300 a 400 negócios por ano. Subiu para a casa dos 600 nos anos 2000 e chegou a 1 mil em 2019. No ano passado, foram 1.960.

Saúde, tecnologia, educação, supermercados e negócios dos fundos de venture capital devem manter garantir o mercado aquecido.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/03/2022

VALOR ECONÔMICO (SP)

NBR VAI INVESTIR R\$ 260 MI NA FABRICAÇÃO DE CARROS COMPACTOS, COMO 'BUGGY' COM MOTOR FLEX

O investimento será realizado nos próximos três anos no sertão de Pernambuco; valor pode chegar a R\$ 1 bilhão em cinco anos

Por Marina Falcão, Valor — Recife



— Foto: Divulgação

O grupo NBR, liderado pelo empresário paraibano Evandro Lira, vai construir uma montadora de carros populares e compactos em fibra de vidro e carbono, em Araripina, no sertão de Pernambuco. O investimento inicial — que inclui a reforma de uma fábrica de óleo de mamona desativada na década de 1990

— é de R\$ 260 milhões em três anos, mas pode chegar a R\$ 1 bilhão em cinco.

Os carros terão plataformas modulares, que podem ser adequadas a diferentes modelos. “Isso permite uma redução entre 30% e 40% dos custos, o que impacta significativamente o preço para o consumidor final”, diz o empresário Evandro Lira, presidente do NBR.

Lira diz que o mercado automotivo brasileiro hoje é carente de modelos populares. O primeiro que será fabricado pela NBR será um veículo no estilo buggy, com motor flex, que pode, conforme o desejo do cliente, ser coberto. O veículo comporta cinco pessoas e tem porta-malas.

“A decisão foi de reinventar um modelo tipicamente brasileiro, da década de 70, o buggy, mas que até hoje só é produzido de forma artesanal, sem linha de montagem”, afirma.

Segundo o empresário, para adaptar um veículo comum para o modelo buggy, é necessário um investimento de no mínimo R\$ 80 mil por parte do consumidor. “Com o barateamento do produto, a gente vai atender bem o Nordeste, que já tem uma demanda natural por esse estilo de veículo praiano”, afirma.

Com preços entre R\$ 60 mil e R\$ 80 mil — em linha com os carros populares do mercado brasileiro —, os veículos serão comercializados em lojas próprias que serão abertas no Recife, Natal, Fortaleza, Florianópolis e São Paulo, além de revendas homologadas.

Lira é um empresário original do ramo de serviços, com vários negócios tradicionais no setor de restaurantes na Paraíba e em Pernambuco. Segundo ele, o grupo NBR está captando parte recursos como o Banco do Nordeste e Sudene. “Estamos também negociando com um fundo americano”, diz Lira.

A unidade em Araripina terá capacidade para fabricar 1.600 carros por mês. Durante evento de lançamento da pedra fundamental da fábrica hoje, no Recife, Lira disse que a expectativa é de que o primeiro carro chegue ao mercado em 18 meses. A partir de 2024, ele prevê um faturamento mensal de R\$ 94 milhões pela montadora.

Segundo Lira, a fábrica trabalhará com motores do Brasil, China e Índia. Por serem veículos leves, com chassi feito em fibra de carbono e vidro, os modelos prometem uma economia de 30% no consumo de combustíveis em relação a um carro popular tradicional. “No futuro, vamos trabalhar com veículos híbridos e elétricos”, afirma.

O escoamento será feito prioritariamente por via rodoviária, mas também poderá contar com o frete marítimo. A fábrica está localizada a um raio de 300 km de sete estados do Nordeste, fica a cerca de 600 km do Porto de Suape (PE) e a 700 km do Porto do Pecém (CE).

A unidade, que será abastecida por uma usina solar, será montada em uma área de 29 hectares e contará com 30 mil metros quadrados de área construída. Na fase de construção, a obra deve mobilizar 240 pessoas. A operação deve iniciar com 450 pessoas trabalhando em dois turnos.

A chegada da montadora deve ter grande impacto na economia de Araripina, cujo PIB, estimado em R\$ 1,3 bilhão ao ano — cerca de 1,7% do PIB de todo o Estado de Pernambuco. Segundo prefeito Raimundo Pimentel (PSL), a economia da cidade hoje é bastante dependente da produção de gesso para construção civil.

O grupo NBR está negociando uma parceria com o governo de Pernambuco e com entidades do sistema S para capacitar até 1 mil pessoas em Araripina nas áreas de laminação de fibra de vidro e de carbono, elétrica, mecânica, montagem e funilaria. Grupo NBR: A expectativa é de que o primeiro carro chegue ao mercado em 18 meses

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/03/2022

CHINA COMPRA EM SILÊNCIO PETRÓLEO RUSSO BARATO

Refinarias chinesas se aproveitam de preços baixos do petróleo russo enquanto empresas ocidentais evitam negociar com Moscou por causa da guerra da Ucrânia

Por Bloomberg

As refinarias de petróleo da China estão comprando discretamente petróleo russo barato, já que a oferta do país continua fluindo para o mercado.

Ao contrário das refinarias de petróleo estatais da Índia, que fizeram uma série de propostas para comprar o Ural bruto, o produto que é carro-chefe da Rússia, além de outros tipos, traders dizem que as processadoras estatais da China negociam de forma privada com os vendedores. As refinarias independentes do país também estão comprando discretamente, de acordo com traders que pediram para não serem identificados, pois a informação é confidencial.

A maioria dos compradores evitou o petróleo russo após a invasão da Ucrânia, temendo danos à sua reputação ou infringir sanções. As refinarias independentes da China, que respondem por um quarto da capacidade de processamento do país e estão localizadas principalmente na província de Shandong, compraram uma quantidade do petróleo do tipo ESPO do porto de Kozmino, no leste da Rússia, segundo traders.



Refinaria chinesa de petróleo na província de Shandong — Foto: Bloomberg

As recentes compras por refinarias independentes são para carregamento em maio e os processadores chineses estão continuamente fazendo perguntas sobre o petróleo russo, disseram operadores. O ESPO é o tipo de petróleo preferido porque pode ser enviado para portos menores, que não são capazes de descarregar navios maiores, e por uma distância menor, reduzindo custos.

Algumas empresas conversam com traders sobre opções de financiamento e verificam a disponibilidade de navios para transportar o petróleo a um preço razoável, e também estão considerando comprar o petróleo Ural. As cargas dos Urais compradas por processadores estatais são para entrega em junho, acrescentaram.

O comércio de petróleo russo diminuiu após a invasão da Ucrânia. Compradores e vendedores dispostos estão sendo forçados a se envolver em negociações privadas depois que algumas ofertas não atraíram lances. A Shell recebeu fortes críticas após a compra dos Urais pouco depois do início da guerra.

Outro tipo de petróleo bruto da Rússia, Sokol, também está fluindo para a Índia. A estatal Indian Oil e a Hindustan Petroleum compraram alguns carregamentos de Sokol em maio da ONGC Videsh, uma sócia do projeto Sakhalin-I, segundo traders. As cargas vem a partir do terminal De-Kastri.

Indian Oil, Hindustan Petroleum e ONGC não quiseram comentar.

A Sakhalin Oil, do Japão, conhecida como SODECO, que também tem participação acionária na Sakhalin-I, não quis comentar sobre suas futuras exportações de petróleo Sokol. Traders disseram que alguns compradores do norte da Ásia provavelmente levarão seus carregamentos já comprometidos em maio.

Até agora, a Índia comprou pelo menos 13 milhões de barris de Urais desde o final de fevereiro, segundo dados compilados pela Bloomberg, com a Indian Oil comprando mais 3 milhões de barris em sua última licitação. Os volumes para o país foram em média de cerca de 128.000 toneladas por mês em 2021, de acordo com cálculos da Bloomberg com base em dados de rastreamento de navios. Ural é enviado de portos nos mares Báltico e Negro.

(Colaborou Tsuyoshi Inajima)

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 24/03/2022

UCRÂNIA BOMBARDEIA PORTO OCUPADO NA GUERRA POR NAVIOS RUSSOS

Ao menos uma embarcação russa de desembarque de tropas, blindados e munições, a Orsk, foi destruída no ataque

Por *Folhapress* — São Paulo



Fumaça sobe após bombardeio perto de um porto marítimo em Berdyansk, na Ucrânia — Foto: AP Photo

Em uma demonstração de vitalidade militar pouco antes de o presidente Volodimir Zelenski pedir mais ajuda militar à Otan (aliança liderada pelos EUA), a Ucrânia fez um ataque inédito com mísseis contra um porto que havia sido ocupado pela Rússia nesta quinta-feira(24).

Ao menos um navio de desembarque de tropas, blindados e munições, o Orsk, foi destruído no ataque e afundou nos 5 metros do porto de Berdyansk, segundo a Marinha ucraniana. Moscou ainda não comentou o caso, mas as imagens em redes sociais e análises feitas inclusive por observadores pró-Rússia sugerem que o relato está certo.

Em uma canal de analistas militares russos no Telegram, a informação é de que outros dois navios foram atingidos, mas deixaram o porto do mar de Azov. Há dúvidas entre eles se o navio

atingido foi o Orsk ou o Saratov, a outra embarcação de assalto anfíbio de sua classe que servia à Frota do Mar Negro na Crimeia.

Segundo esses relatos, ao menos três pessoas teriam morrido na ação, em que Kiev empregou mísseis balísticos Totchka-U. É a primeira vitória do gênero da Ucrânia nesta guerra.

Ela veio pouco menos de três horas antes de os líderes da Otan se encontrarem em Bruxelas, com o presidente americano Joe Biden à frente, onde ouvem Zelenski por vídeo. Dificilmente não foi pensado como um cartão de visitas, já que os navios russos começaram a desembarcar equipamentos em Berdyansk na semana passada, com fanfarra e transmissão pela TV.

O porto é estratégico, e fica a 75 km da cidade sitiada de Mariupol. Forças russas tiveram seus maiores avanços em um mês de guerra justamente no sul da Ucrânia, e a queda deste outro porto no mar de Azov pode consolidar o estabelecimento da ligação por terra entre as regiões separatistas do Donbass (leste) e a Crimeia, anexada pelo presidente da Rússia, Vladimir Putin, em 2014.

Há um componente psicológico adicional, que é uma pequena vitória no mar de Azov, uma área quase fechada do mar Negro, separada dele pelo estreito de Kertch, controlado pelos russos desde 2014. A Marinha ucraniana foi efetivamente anulada até aqui, e teve de afundar seu principal navio para evitar que ele fosse capturado como tantos outros.

O ataque com o Totchka (ponto, em russo), um sistema de curto alcance soviético, ocorreu contudo por terra. Ele atinge alvos até a 180 km, dependendo da versão deste modelo criado em 1973 e ainda operado por dez países. Ele tem sido usado para ações de maior impacto de Kiev na guerra, como o ataque solitário feito a Donetsk, uma das duas capitais rebeldes do leste do país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/03/2022

EXPORTADOR DE GRÃO SOMA PREJUÍZOS E COBRA GUEDES POR FIM DE AÇÕES DE AUDITOR DA RECEITA

No momento, a emissão de certificados fitossanitários está tomando perto de cinco dias, quando o normal seriam dois dias

Por Lu Aiko Otta — De Brasília



Sérgio Mendes, da Anec: emissão de documento pode levar 10 dias, e não 2 — Foto: Claudio Belli/Valor

Exportadores de grãos pediram ao ministro da Economia, Paulo Guedes, o fim da mobilização dos auditores da Receita Federal. Em ofício enviado na semana passada, a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) informou que há atraso na emissão de certificados fitossanitários, necessários para o exportador receber seu pagamento.

“Imagine você contar com a entrada em caixa de US\$ 44 milhões e não receber”, disse ao Valor o diretor-geral da Anec, Sérgio Mendes. Esse é o valor aproximado da carga de soja em um navio.

No momento, a emissão do documento está tomando perto de cinco dias, quando o normal seriam dois dias. “A perspectiva é que, em curtíssimo prazo, chegará em dez dias”, alertou.



Com atraso nessa extensão, disse o executivo, o prejuízo será impossível de absorver. Por isso, a entidade decidiu pressionar o governo antes que as receitas dos exportadores sejam mais duramente afetadas.

A ausência dos certificados fitossanitários impede o desembarque da carga em seu país de destino. Nesse caso, é cobrada uma taxa chamada demurrage sobre o navio parado. O executivo não tem notícia de que isso esteja acontecendo atualmente. No passado, não era incomum que exportadores tomassem aviões de carreira para levar os documentos no país importador, para acelerar o desembarço.

O problema de lentidão dos certificados atinge sobretudo o porto de Santos (SP), de onde partem cerca de três navios de soja e derivados por dia.

Segundo Mendes, a operação-padrão da Receita tornou mais lenta a fiscalização do embarque de contêineres de algodão. Quase a totalidade das cargas desse produto sai do país por Santos, disse.

Numa espécie de efeito cascata, a demora atingiu o trabalho dos fiscais agropecuários, que emitem os certificados fitossanitários. Há acúmulo de cargas para serem verificadas, por isso os atrasos na emissão dos documentos estão aumentando.

Além desse problema, o prazo para liberação de mercadorias em Santos aumentou de 24 horas para no mínimo 20 dias, informa o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais (Sindifisco).

A entidade acrescenta que, de terça a quinta-feira, os auditores não acessam os sistemas da Receita e por isso não há desembarço de mercadoria. As exceções são medicamentos, insumos hospitalares, animais vivos, produtos perecíveis e fornecimento de bordo.

Ainda segundo o Sindifisco, o fim do movimento dos fiscais foi pedido também pelo Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, em correspondência enviada à Casa Civil.

“É muito importante que os interessados na celeridade do comércio internacional e no controle aduaneiro procurem o governo”, disse o presidente do Sindifisco Nacional, Isac Falcão. Ele acrescentou que haverá prejuízos ainda maiores com o colapso orçamentário da Receita, “que se avizinha”.

O movimento dos fiscais da Receita começou em dezembro de 2021 e é marcado por paralisações, operação-padrão e entrega de cargos de chefia. Há três razões principais: a falta de regulamentação de uma lei que trata do pagamento de bônus de desempenho, a falta de concursos públicos para reposição de pessoal e o corte de R\$ 1,2 bilhão no orçamento do órgão em 2022.

Dos recursos orçamentários cortados, metade se refere a projetos na área de tecnologia, disse Falcão. Ou seja, novos sistemas estão sofrendo atrasos em seu desenvolvimento.

A expectativa na área técnica do Ministério da Economia é recompor as verbas da pasta com remanejamento de verbas dentro do Orçamento de 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 24/03/2022

BRASIL VAI AUMENTAR EM 10% A PRODUÇÃO DE PETRÓLEO PARA AJUDAR A ESTABILIZAR O MERCADO

Há duas semanas, o Valor informou que o governo brasileiro havia se comprometido com os Estados Unidos a expandir a produção de óleo e gás como forma de ajudar a manter a

regularidade do abastecimento no mundo, afetado diretamente pelos efeitos da invasão russa na Ucrânia

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



— Foto: Agência Petrobras

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, anunciou nesta quarta-feira que o Brasil deverá aumentar este ano a produção de petróleo em cerca de 300 mil barris por dia, o que levará à alta 10% da produção nacional. A declaração foi dada na abertura da reunião ministerial da Agência Internacional de Energia (AIE), em Paris.

De acordo com o ministro, o aumento da produção de óleo bruto será a contribuição do Brasil para a “estabilização dos mercados globais de energia”, afetados diretamente pelos efeitos da invasão russa na Ucrânia.

“Isso é resultado de avanços regulatórios, modernização do mercado brasileiro de energia e investimentos consistentes realizados no pré-sal”, destacou o ministro.

Há duas semanas, o Valor informou que o governo brasileiro havia se comprometido com os Estados Unidos a expandir a produção de óleo e gás como forma de ajudar a manter a regularidade do abastecimento no mundo.

No evento de hoje, Albuquerque defendeu que a “a transição energética deve avançar de mãos dadas com a segurança energética”. Ele afirmou que o Brasil tem dado um “salto significativo” em fontes limpas e renováveis, tais como bioenergia e biocombustíveis, solar e eólica, além da eficiência energética.

O ministro aproveitou para falar do lançamento do programa nacional de biometano, no início desta semana. Segundo ele, a iniciativa está em linha com o compromisso assumido pelo Brasil na COP-26, por ser capaz de trazer mais segurança energética, redução de emissão de CO2 e substituição de combustíveis fósseis.

“A consistência de nossas políticas ao longo do tempo e marcos regulatórios estáveis e previsíveis têm sido cruciais para o setor privado tomar as decisões de investimento necessárias para aumentar a escala e a velocidade da transição energética no Brasil”, disse Albuquerque.

O painel de abertura do evento foi conduzido pelo diretor-geral AIE, Fatih Birol.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/03/2022

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PRESENÇA MAIOR DA CHINA DEVE FAVORECER MALHA PORTUÁRIA NO NORTE DO BRASIL, DIZEM EMPRESÁRIOS



A ampliação do espaço da China na economia do Brasil deve acelerar a expansão da malha portuária no norte do Brasil, afirmaram empresários do setor nesta quarta (23), no Congresso Consad de Gestão Pública, em Brasília.

O evento, promovido pelo Conselho Nacional de Secretários de Estado da Administração, tem como um

de seus apoiadores a Folha e começou nesta terça-feira (22). Com mesas sobre o protagonismo feminino e os desafios de empreender no setor público, vai até esta quinta-feira (24).

O debate sobre o PNL (Plano Nacional de Logística) foi mediado pela repórter especial da Folha Alexa Salomão e contou com Camillo Fraga, diretor do Grupo Hoyer, e Arthur Lima, diretor-presidente da EPL (Empresa de Planejamento e Logística).

Na mesa, os empresários falaram sobre projetos que têm liderado. Lima, por exemplo, espera fechar um contrato com o porto de Santana, porto público no Amapá. Fraga destacou a modelagem de uma rodovia para o estado do Pará, a PA-150.

"Reduzir custo de transporte impacta a vida de todo mundo", diz Fraga, e o modelo de concessões pode ser usado também em serviços sociais –como uma maternidade que a empresa tem em seu portfólio.

"As concessões vieram para ficar", diz Lima.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 24/03/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

ATIVIDADE PORTUÁRIA IMPULSIONA AUMENTO DE 38% EM ABERTURA DE EMPRESAS EM SANTOS

Em 2021, 6.687 empresas foram abertas no município contra 4.852 no ano anterior.

Por g1 Santos



Atividade portuária impulsiona abertura de empresas em Santos — Foto: Isabela Carrari/Prefeitura de Santos

O número de novas empresas em Santos, no litoral de São Paulo, cresceu 38% no ano passado em comparação com 2020. Em 2021, 6.687 empresas foram abertas contra 4.852 no ano anterior. O índice local, impulsionado pelas atividades ligadas ao Porto de Santos foi superior, no mesmo período, às médias nacional (19,7%), de acordo com dados do Ministério da Economia, e estadual (28,46%), segundo a Junta Comercial do Estado de São Paulo (Jucesp).

Em 2021, a atividade portuária, impulsionada pelas exportações de soja e fertilizantes, movimentou 147 milhões de toneladas de cargas. O Porto de Santos apresenta crescimento constante nos últimos 12 anos, o que torna o cenário propício para o crescimento empresarial do município.

Segundo os dados divulgados pela Autoridade Portuária (SPA), o crescimento anual foi acima da média do PIB para o período. De 2009 a 2021, o crescimento anual de tonelage no Porto de Santos foi de 4,9%, já a taxa dos contêineres avançou 6,6%. No mesmo intervalo, o PIB brasileiro cresceu em média 1,1% ao ano, fatores que explicam a atração de empresas ligadas ao setor para Santos.

Em nota, o secretário municipal de finanças, Adriano Leocadio afirma que, além do impulso natural da atividade econômica com o final da pandemia, a desburocratização dos processos é o maior aliado do crescimento. A média para abertura de uma empresa no município é de três dias.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 24/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - NAVIOS AUTÔNOMOS, UMA JOGADA DE MARKETING

Por Ricardo Falcão OPINIÃO 24 Março 2022



Carros e aviões autônomos existem e não viraram uma realidade no trânsito e nos aeroportos. Navios com sistemas automatizados de controle de navegação e máquinas começam a ser testados na Noruega e no Japão, mas seriam eles o futuro da marinha mercante? O assunto é pra lá de complexo e envolve diversas questões relevantes dos pontos de vista econômico, jurídico, da soberania e, principalmente, da segurança da navegação.

Como vice-presidente da Associação Internacional de Práticos Marítimos (IMPA), acompanho há anos essa discussão no Comitê de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (IMO). É o fórum mundial no qual o debate é travado entre os países; e de onde, porventura, virão as regulações a respeito. Vejo empolgados com o tema países fabricantes de equipamentos para essas embarcações, como a própria Noruega e a Finlândia. No entanto, a indústria marítima não enxerga esse horizonte tão próximo.

Navios controlados por inteligência artificial exigem um nível de sofisticação de hardware e software cujo custo de manutenção ainda é infinitamente maior do que manter uma tripulação a bordo. Não são economicamente viáveis e não se justificam dentro das margens de erro que o setor opera. Reduzir os acidentes causados por falha humana é uma solução para um falso problema, já que a indústria trabalha com invejáveis 99,998% de eficiência.

Outro ponto diz respeito à soberania dos povos. Na IMO, eu percebi o desinteresse da delegação dos Estados Unidos. Eles me disseram que não vão autorizar a entrada de uma embarcação de um país com quem tenham problemas sem que um americano suba a bordo e assuma o controle. Portanto, talvez várias operações não sejam possíveis. Não podemos ignorar também o risco de ataques cibernéticos com propósito terrorista.

Muitas coisas precisam ser ajustadas para a navegação em águas mais restritas ao tráfego, ou seja, fora de mar aberto. Entre elas, a tecnologia nos portos, que devem ser projetados para receber essas embarcações. Recentemente, o assunto foi abordado em artigo do prático Helio Sinohara e do professor da Universidade de São Paulo (USP), Eduardo Tannuri.

Ainda que seja possível com o avanço tecnológico, será necessário um período para a implementação e essas fases costumam ser longas, talvez eu esteja até aposentado, sem ceticismo.

Os desafios envolvem ainda a seara jurídica. Uma vez na Amazônia, eu tinha uma canoa com dois pescadores atravessando a minha proa. Na posição em que eu estava e com sol na cara, eu não os via e um radar não foi desenhado para identificar embarcações menores. Quando o chefe de máquinas no passadiço me alertou, eu consegui guinar imediatamente e nada aconteceu felizmente. No caso de uma situação dessas, que só se percebe visualmente, quem seria responsável em caso de acidente? O criador do software do navio autônomo? As pessoas que autorizaram esse tipo de operação?

São questões que ainda vamos discutir por muitos anos e é importante estarmos inseridos em nível mundial. Quando Steve Jobs quis fazer um celular sem teclas, muita gente riu dele. Logo, não dá para dizer que navios autônomos não vão acontecer. Dentro do contexto atual, porém, é muito difícil. Por enquanto, é muito mais uma jogada de marketing do que uma realidade para os próximos anos.

Ricardo FalcaoRicardo Falcão é presidente da Praticagem do Brasil e vice-presidente da Associação Internacional de Práticos Marítimos (IMPA)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 24/03/2022

SUAPE ESTUDA PARCERIA COM COPERGÁS E QAIR PARA PROJETO DE PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 24 Março 2022*



As empresas pretendem elaborar memorando de entendimento tripartite, na intenção de analisar a viabilidade da iniciativa, utilizando a rede de distribuição da companhia de gás

O diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade do , Carlos André Cavalcanti

O Porto de Suape, a Companhia de Gás de Pernambuco (Copergás) e a Qair Brasil estudam parceria das empresas em projeto-piloto para produção de hidrogênio verde em Pernambuco. O produto seria destinado, por meio da rede de

distribuição da Copergás, aos clientes industriais da companhia na região de Ipojuca, um dos oito municípios localizados no entorno do complexo portuário.

Em reunião entre o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Porto de Suape, Carlos André Cavalcanti, o diretor técnico-comercial da Companhia de Gás de Pernambuco (Copergás), Fabrício Bomtempo, e o diretor de Operações da Qair Brasil, Gustavo Silva, ficou definida a elaboração de um memorando de entendimento entre as três empresas com o intuito de analisar a viabilidade do projeto. “Entendemos que o hidrogênio verde é uma alternativa energética que se viabilizará nos próximos anos e nós, dentro do compromisso com o meio ambiente e a sustentabilidade, temos todo o interesse em fomentar a produção de gás de origem renovável e demonstrar as potencialidades de Pernambuco, visando a atração de novos investimentos”, pontuou Fabrício Bomtempo.

"A construção e a formalização dessa parceria tripartite é fundamental para o desenvolvimento da cadeia de produção do hidrogênio verde no Complexo Industrial Portuário de Suape", afirmou Carlos Cavalcanti. "Com isso, pretendemos aprofundar os estudos de viabilidade econômica de mercado futuro, visando estruturar a escala de produção, o armazenamento e a distribuição progressiva por meio de rede de dutos da Copergás no complexo, e tendo como ponto de partida uma unidade de produção em pequena escala", completou.

A Qair Brasil é subsidiária do grupo multinacional francês Qair International, que atua em 17 países com projetos na área de desenvolvimento sustentável e transição energética.

Em Pernambuco, a Qair já está com um grande projeto em desenvolvimento no Porto de Suape, onde o investimento do grupo pode chegar a R\$ 20 bilhões. A capacidade prevista é de 2.240 MW, com produção de 488 mil toneladas/ano. O projeto será instalado em duas áreas, com aproximadamente 110 hectares. “A configuração final de cada projeto será definida a partir de resultados e conclusões dos estudos de viabilidade em curso”, afirma material de informação da Qair Brasil, que vê o país com potencial para tornar-se no futuro “um dos principais players mundiais” na produção de hidrogênio verde.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/03/2022

ASIA SHIPPING FECHA 2021 COM A MOVIMENTAÇÃO DE 422 MIL CONTÊINERES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Março 2022



Segundo levantamento da LogComex, a empresa avançou de maneira significativa na exportação nos primeiros dois meses desse ano

A Asia Shipping, multinacional brasileira que há 26 anos atua na gestão de processos logísticos de mercadorias, movimentou cerca de 422 mil TEUs no ano passado, o que representa um incremento de 8% em relação a 2020, quando foram transportados cerca de 391 mil TEUs. Quando se compara 2020 com 2019, o crescimento na

movimentação de contêineres foi de 18%, resultado da demanda reprimida e do aquecimento do e-commerce.

Os setores que mais cresceram na importação foram automotivos, eletroeletrônico, construção civil, farmacêutico e vestuário.

Com a sobrecarga do modal marítimo, muitas mercadorias foram transferidas para o aéreo. No ano passado, a multinacional transportou 30 mil toneladas de carga pelo modal aéreo, o que representou um aumento de 50% em relação a 2020.

Segundo levantamento realizado pela LogComex, a Asia Shipping aparece em 3º lugar em exportação nos dois primeiros meses de 2022. Os setores que mais impactaram foram madeira e indústria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/03/2022

CONTEÚDO LOCAL: ANP CONSOLIDA NORMAS SOBRE RELATÓRIOS ENVIADOS À AGÊNCIA

Da Redação OFFSHORE 24 Março 2022

A Diretoria da ANP aprovou nesta quinta-feira (24) a publicação de nova resolução que consolida a Portaria ANP nº 180/2003 e as Resoluções ANP nº 27/2006, nº 670/2017 e nº 832/2020.

As normas originais estabelecem a periodicidade, a formatação e o conteúdo dos Relatórios de Gastos Trimestrais (RGT) e dos Relatórios de Conteúdo Local (RCL). Esses relatórios são apresentados à ANP, pelas empresas que possuem contratos de exploração e produção de petróleo e gás natural no Brasil, em periodicidades trimestral e anual, respectivamente. O objetivo é comprovar o cumprimento dos percentuais mínimos de compromisso de conteúdo local, que é o

compromisso assumido pelas empresas de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais.

A junção em uma única resolução atende ao Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto.

O Decreto nº 10.139/2019 determina a revisão e a consolidação de todas as portarias, resoluções, instruções normativas, ofícios e avisos, entre outros, editados por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Segundo o § 1º do art. 7º do Decreto, a consolidação consiste na reunião dos atos normativos sobre um mesmo tema em um ato único, com a revogação expressa dos anteriores.

Por se tratar apenas de uma consolidação, em que o conteúdo normativo original dos dispositivos consolidados é mantido, sem alteração para os agentes econômicos, de direitos dos consumidores nem criação de novas obrigações, foi dispensada a realização de análise de impacto regulatório (AIR), bem como de consulta e audiência públicas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2022

SUZANO INAUGURA NOVO BERÇO NO PORTO DO ITAQUI

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 24 Março 2022



A Suzano, empresa que fabrica bioprodutos desenvolvidos a partir do cultivo de eucalipto, inaugurou nesta quinta-feira (24) o novo berço construído no Porto do Itaqui (MA). O berço é estratégico para a continuidade do escoamento da celulose produzida na unidade Imperatriz, transportada até o Porto do Itaqui por meio de uma malha ferroviária com 670 quilômetros de extensão.

O projeto prevê, além da construção do berço já finalizado, um armazém em fase de obra, que representam em conjunto um investimento de R\$

390,2 milhões. Em leilão realizado em 2018, a Suzano assegurou o direito de investir e explorar o local por 25 anos, prorrogáveis até o limite de 70 anos. O documento foi assinado pela Suzano com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).

“O novo terminal aumenta a eficiência, a flexibilidade e a segurança de nossas operações e tem grande importância em nossa busca permanente para assegurarmos a qualidade do serviço prestado aos nossos clientes em todo o mundo”, afirma Carlos Aníbal, diretor executivo Florestal, de Logística e Suprimentos da Suzano.

Desde a fusão que deu origem à Suzano S.A., no início de 2019, a companhia já investiu no Brasil aproximadamente R\$ 770 milhões em terminais portuários, número que deve chegar a cerca de R\$ 900 milhões quando somados os desembolsos previstos para 2022.

Além do terminal no litoral maranhense, a Suzano realiza o escoamento de sua produção para o mercado externo a partir do Porto de Santos (SP) e do Portocel (ES), porto administrado em parceria entre a companhia e a Cenibra. Ao todo, a Suzano exporta seus produtos para mais de 100 países em todo o mundo.

No Maranhão, estado onde a Suzano já exporta celulose pelo Porto do Itaqui, os testes de comissionamento do novo berço tiveram início no começo de fevereiro. A partir da atracação do

navio "Arborella" no terminal e, na sequência, da conclusão da fase de testes e licenciamento, o berço 99 passa a ser incorporado à escala de operações do porto público maranhense.

“O 99 é o nono berço do Itaqui e é mais uma obra que demonstra a confiança do investidor privado no porto público do Maranhão. Ele integra o nosso plano de expansão para atender às demandas do mercado e a previsão é de que amplie a nossa capacidade de movimentação em aproximadamente 4,5 milhões de toneladas de cargas por ano”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago. “No período de 2015 a 2021 foram investidos cerca de R\$ 2 bilhões no Porto do Itaqui, entre recursos públicos e privados. Desse total, mais de R\$ 370 milhões foram da autoridade portuária. Para os próximos anos estão anunciados investimentos na ordem de R\$ 1,4 bilhão, sendo R\$ 500 milhões somente da Emap”, completa.

A Suzano opera a unidade Imperatriz desde 2013 e conta com aproximadamente seis mil colaboradores diretos e indiretos no estado. A capacidade inicial da fábrica era de 1,5 milhão de toneladas e, em 2017, a companhia realizou investimentos para ampliar a capacidade para 1,65 milhão de toneladas anuais. No mesmo ano, a Suzano iniciou a produção de papéis sanitários em Imperatriz. Para ingressar nesse mercado, foram investidos R\$ 540 milhões na construção de duas fábricas — a segunda localizada em Mucuri, na Bahia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2022

SINDICATOS VEEM FALTA DE COERÊNCIA EM DECISÃO SOBRE EXIGÊNCIA DE MARÍTIMOS BRASILEIROS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 23 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Para organizações sindicais, veto à exigência de 2/3 de marítimos do Brasil em navios afretados no BR do Mar prejudica emprego de brasileiros. Especialista entende que prevalecerá RN-06 do CNlg, que já estava em vigor desde 2017.

Sindicatos que representam os marítimos avaliam que a manutenção do veto ao emprego obrigatório de dois terços de marítimos do Brasil em navios afretados por empresas de navegação habilitadas no BR do Mar prejudicará

o emprego de brasileiros em águas nacionais. As organizações sindicais viram falta de coerência do governo em oferecer benefícios e isenções significativos para empresas do setor marítimo por meio da renovação do Reporto e da redução das alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), sem a contrapartida do emprego de 2/3 de trabalhadores nacionais nos navios estrangeiros beneficiados pelo programa.

Nas semanas que antecederam a análise dos vetos presidenciais ao BR do Mar (Lei 14.301/2022), representantes da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmf), da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA) e dos sindicatos marítimos intensificaram a articulação com deputados e senadores na tentativa de convencê-los a derrubar o veto.

Um dos argumentos foi que a manutenção do veto defendida pelo governo representa a ‘desnacionalização’ do trabalho, além de ser um ‘atentado’ à soberania nacional no transporte marítimo e que busca mascarar a incapacidade do governo em alcançar soluções factíveis para a desoneração do setor. “Com a perda do efetivo controle dos navios em sua cabotagem, o Brasil



se tornará ainda mais dependente de outras nações no transporte marítimo”, afirmou o presidente do Sindmar e da Conttmaf, Carlos Müller.

Alessander Lopes Pinto, sócio-fundador da banca LP Law, de direito empresarial e especialização em O&G e direito marítimo, avalia que a visão de que a proteção do emprego do profissional marítimo brasileiro estaria sendo preterida não se sustenta integralmente. Para o advogado, o emprego de marítimos brasileiros continuará sendo obrigatório nas embarcações estrangeiras afretadas via BR do Mar. Pinto considera que, com a manutenção do veto, passou a prevalecer a legislação que já se encontrava em vigor anteriormente ao BR do Mar — a resolução normativa 06/2017, editada pelo Conselho Nacional de Imigração (CNIg).

A norma impõe que a tripulação das embarcações de bandeira estrangeira empregadas na navegação de cabotagem em operação no Brasil, tenham percentual de marítimos e profissionais brasileiros a bordo, conforme o tempo de permanência da embarcação em operação no país: 1/5 de marítimos brasileiros para embarcações em operação por prazo superior a 90 dias contínuos e 1/3 de nacionais a partir de 180 dias de operação no país.

Pinto destacou que agora haverá a obrigação de pertencerem a brasileiros posições hierárquicas relevantes a bordo das embarcações estrangeiras, já que a lei que criou o BR do Mar, em seu artigo 9º (inciso III), prevê expressamente que as embarcações estrangeiras afretadas pelas empresas de navegação habilitadas no programa terão, obrigatoriamente, o comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros em sua tripulação.

O advogado também considera que a lei que implementou o BR do Mar impôs importante incentivo à formação, capacitação e qualificação de profissionais marítimos brasileiros, ao obrigar as empresas de navegação a disponibilizar vagas para estágio embarcado, tanto nas embarcações brasileiras, como nas estrangeiras afretadas na modalidade a casco nu ou por tempo. “Ainda caberá ao governo federal, todavia, regulamentar os quantitativos mínimos de vagas destinadas a praticantes para cada tipo de embarcação e operação”, comentou Pinto à Portos e Navios.

A questão dos marítimos na nova lei não mobilizou armadores de forma expressa. Fontes ouvidas pela reportagem acreditam que as empresas não se manifestaram sobre a exigência de dois terços ou manutenção de um terço de tripulantes brasileiros porque, em termos de custo da mão de obra, seria praticamente indiferente para as empresas de navegação porque esses encargos ficariam próximos dos custos de mão de obra de navios de bandeira brasileira.

Essa avaliação leva em consideração o artigo 12 da Lei 14.301/2022 que estabeleceu que, para os contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada a tempo (time charter) serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e a Constituição Federal. O dispositivo prevê ainda que o disposto em acordos ou convenções coletivas de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

“O problema é que esse artigo diz que a Constituição se aplica aos trabalhadores dos navios afretados a tempo e que marítimos estrangeiros embarcados nesses navios terão direito à CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), pois o arcabouço legal brasileiro é aplicável pela Constituição. Se [a empresa] tem que contratar, por exemplo, um marítimo filipino para dar os mesmos direitos de um trabalhador brasileiro, começa a ser ‘nonsense’ arcar [com essas condições]”, comentou uma fonte, que prefere não ser identificada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/03/2022

PROJETO DE EXPANSÃO DA BTP PREVÊ ACESSO FERROVIÁRIO PARA AUMENTAR EFICIÊNCIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Empresa espera que, após a desestatização, dragagem tenha processo menos burocrático e menos vulnerável à judicialização, permitindo o acesso de navios 366m carregados com capacidade plena.

O CEO da BTP, Ricardo Arten, destacou que o projeto de expansão do terminal de contêineres prevê o acesso direto a ferrovias a suas instalações. O executivo disse, na última terça-feira (22), que o objetivo é melhorar a logística dos parceiros da BTP,

que hoje é o único terminal sem acesso a ferrovias no Porto de Santos. A empresa espera aumentar a eficiência das operações já que hoje é necessário utilizar caminhões para transportar a carga até a malha. A avaliação é que o desenvolvimento de projetos ferroviários para conexão com o complexo santista tem um grande potencial de crescimento, mas ainda tem um longo caminho a ser percorrido, pois a participação do transporte de contêineres no porto ainda é inexpressiva.

Arten citou outros projetos de expansão da malha ferroviária em discussão, como a ferrovia interna do Porto de Santos (FIPS) e a renovação de concessionárias. “É preciso realizar investimentos para o modal ferroviário ganhar expressão maior na logística brasileira. É um modal importante para promover a intermodalidade e redução do custo de transporte de cargas”, disse Arten, durante o evento ‘Visão da BTP Sobre o Porto de Santos Concentrador de Contêineres’, promovido pelo Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus) da Associação Comercial de São Paulo.

No ano passado, a BTP protocolou pedido de prorrogação antecipada do contrato até 2047, que virá acompanhado de um plano de investimentos da ordem de R\$ 1,4 bilhão para expansão do terminal. A empresa celebrou a decisão do Congresso na semana passada que permite a renovação do Reporto até o final de 2023. Arten contou que o setor agora trabalha para estender o prazo do benefício por tempo indeterminado. O regime especial para compra de equipamentos portuários e ferroviários suspende a cobrança de IPI, PIS, Cofins e imposto de importação.

Um dos argumentos para esse pleito é que o Reporto será importante para que os terminais acompanhem o aumento do transporte marítimo previsto para os próximos anos. “Se o veto não fosse derrubado, a ausência do regime a partir desse ano representaria uma tributação que, em alguns casos, poderia chegar a 42% na compra de equipamentos portuários. Agora vamos trabalhar por um prazo indeterminado de renovação porque ele é válido até 2023”, contou Arten.

A empresa também apoia o movimento ‘Vou de Túnel’, que prevê uma ligação seca Santos-Guarujá, com finalidade de melhorar a mobilidade urbana no entorno do complexo portuário. O entendimento é que o túnel submerso não representa obstáculo à navegação, pois é um projeto para -18 metros, considerado suficiente para o calado operacional que o porto precisa (-17m). Arten acrescentou que o governo federal pretende colocar o projeto dessa ligação na desestatização do porto. “O porto concentrador de carga precisa ter áreas de desenvolvimento. O Porto de Santos só vai ter crescimento numa potencial área que fica acima de sua entrada. Ali não pode haver nenhum obstáculo para que esse ordenamento na área portuária aconteça. Os investimentos de agora precisam ser vistos no longo prazo e temos que ver impacto, no mínimo, daqui a 50 anos”, comentou.

Arten chamou a atenção que o aumento de calado é fundamental para transformar o porto em hub port. Ele contou que a BTP participou de um debate esta semana com representantes da praticagem em que foi dito que um calado de -16m a -17m seria suficiente para operar navios com 366m de comprimento, dando capacidade para armadores poderem vender espaço para importadores e exportadores poderem aumentar a capacidade dos navios e baixar o preço do frete. Ele acredita que o 366m deve ser o maior navio a trafegar pelo canal santista pelos próximos 50 anos.

A BTP espera que a dragagem de manutenção após a desestatização tenha processo menos burocrático e menos vulnerável à judicialização que trava a gestão do canal de navegação no maior porto da América Latina. “Não podemos criar obstáculos à navegabilidade desses grandes navios. Não é incomum navios deixarem carga para trás por conta de restrição de calado. Isso gera perda financeira para armadores. Morosidade de tempo torna a logística menos eficiente”, alertou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/03/2022

CADE CONDENA CARTEL INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE AUTOMÓVEIS

Da Redação NAVEGAÇÃO 23 Março 2022



Hoegh Autoliners Holdings AS e uma pessoa física deverão pagar R\$ 26,4 milhões em multas

O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) condenou, nesta quarta-feira (23), a empresa Hoegh Autoliners Holdings AS e uma pessoa física pela prática de cartel internacional, com efeitos no Brasil, no mercado de transporte marítimo de automóveis — realizado por navios roll-on/roll-off (ro-ro). As multas aplicadas somam R\$ 26,4 milhões.

O ro-ro é um tipo de navio especializado em transportar cargas capazes de subir e descer a bordo por meios locomotores próprios através de rampas. Essas cargas podem ser transportadas sobre rodas (automóveis, ônibus, caminhões, tratores, etc.) ou sobre veículos (carretas, estrados volantes, etc.).

O processo administrativo para investigar a prática anticompetitiva foi instaurado pela Superintendência-Geral do Cade em fevereiro de 2016. Em seu parecer, a unidade apresentou indícios de que o conluio teria como finalidades básicas alocar clientes, de modo a conservar a posição estabelecida para cada transportadora junto a seu principal comprador, e manter ou aumentar preços, inclusive com resistência conjunta a solicitações dos clientes para reduções de valores.

De acordo com o relator do caso, o conselheiro Luiz Braido, os elementos probatórios foram suficientes para comprovar que as condutas afetaram licitações privadas, negociações e renegociações de contratos, realizados pelas montadoras de veículos com as transportadoras marítimas. Em seu voto, ficou demonstrado que as rotas que envolviam o Brasil foram afetadas diretamente pelo cartel.

“A conduta foi exteriorizada mediante divisão de mercado e fixação de preços e condições comerciais. Quando as montadoras de veículos iniciavam processo de contratação ou renovação de contrato por meio de concorrência entre as transportadoras, estas, mediante troca de informações sensíveis, fixavam preços e dividiam mercado. Essa prática influenciou licitações



privadas de montadoras de veículos, que buscavam contratar transporte marítimo em rotas nas quais o Brasil era origem, destino ou escala”, afirmou o relator.

Acordos

O plenário também determinou, por unanimidade, o arquivamento do processo em relação às empresas Mitsui OSK Lines, Nissan Motor Car Carriers, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, Companhia Sud Americana de Vapores, Kawasaki Kisen Kaisha, Wallenius Wilhelmsen Logistics, Eukor Car Carriers e 54 pessoas físicas que firmaram Termos de Compromisso de Cessação (TCCs) com a autarquia.

Através dos acordos, os investigados se comprometeram em suspender as práticas anticompetitivas e a pagar mais de R\$ 29 milhões em contribuições pecuniárias, a serem recolhidas ao Fundo de Direitos Difusos (DDF), do Ministério a Justiça e Segurança Pública.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.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).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006