

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 041/2022  
Data: 28/03/2022



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
PRESIDENTE DA AMA DIZ QUE PORTO DE SANTOS PRECISA DE NOVO ACESSO PARA A MARGEM DIREITA .....	4
OPERAÇÃO PADRÃO NO PORTO DE SANTOS AFETA EXPORTADORES DE GRÃOS .....	6
RESTAURAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE PONTE MELHORAM ACESSO À VINICULTURA DO RIO GRANDE DO SUL .....	7
<b>CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF.....</b>	<b>8</b>
MUDANÇAS NO PROGRAMA BR DO MAR SÃO PROMULGADAS .....	8
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>9</b>
RESTAURAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE PONTE MELHORAM ACESSO À VINICULTURA DO RIO GRANDE DO SUL .....	9
CONCESSÕES À INICIATIVA PRIVADA INJETAM APROXIMADAMENTE R\$ 306 MILHÕES NO PORTO DO ITAQUI.....	9
<b>GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....</b>	<b>10</b>
MAIS DE 8 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA JÁ FORAM ENVIADAS .....	10
CONCESSÃO DA FLORESTA NACIONAL DE HUMAITÁ É APROVADA PELO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO .....	10
<b>PORTAL PORTO GENTE.....</b>	<b>11</b>
LUZ SOBRE A REALIDADE DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS .....	11
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>12</b>
HUB - CURTAS .....	12
DESAFIOS I .....	13
DESAFIOS II.....	13
PRÊMIO .....	13
CAFÉ.....	13
PORTO DE SANTOS: SPA PROJETA LUCRO 50% MAIOR NESTE ANO, CHEGANDO A R\$ 500 MILHÕES .....	13
PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA DO GOVERNO TERÁ 1º LEILÃO NA QUARTA-FEIRA .....	14
GOVERNO FEDERAL PUBLICA DERRUBADA DE VETO PRESIDENCIAL AO PROGRAMA REPORTO.....	16
PREÇO DE FERTILIZANTES TEM AUMENTO MÉDIO DE US\$ 57 POR TONELADA EM FEVEREIRO.....	17
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>19</b>
PORTO DE SAVANNAH ASSINALA UM MARCO: APROFUNDAMENTO DO PORTO CONCLUÍDO .....	19
PORTO DE IMBITUBA LANÇA PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO E BOAS PRÁTICAS PARA AMPLIAR SEGURANÇA PORTO-CIDADE... ..	20
PORTO DE AVEIRO COM BOAS PERSPECTIVAS DE NOVOS NEGÓCIOS COM PORTOS BRASILEIROS .....	22
PORTO DO ITAQUI É CERTIFICADO COMO MEMBRO DA ASSOCIAÇÃO AMERICANA DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS .....	22
ANTAQ PRORROGA ATÉ 16 DE MAIO CONSULTA PÚBLICA SOBRE ÁREA STS 53.....	23
<b>DIÁRIO POPULAR.....</b>	<b>24</b>
PORTO DO RIO GRANDE REGISTRA O MELHOR PRIMEIRO BIMESTRE DE SUA HISTÓRIA .....	24
<b>NAVAL PORTO ESTALEIRO .....</b>	<b>25</b>
PORTO DE SUAPE DÁ INÍCIO À FINALIZAÇÃO DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO MOLHE DE PROTEÇÃO PARA AS OPERAÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS .....	25
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>26</b>
SYMONE ARAÚJO É NOMEADA ASSESSORA E PERMANECE NA ANP.....	26
HIDRELÉTRICAS NA AMAZÔNIA VOLTAM AOS HOLOFOTES EM ANO ELEITORAL .....	28
POÇO EM SERGIPE TERMINA SEM INDÍCIOS DE ÓLEO E GÁS, DIZ ENAUTA .....	34
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>35</b>
APÓS RECORDE EM FEVEREIRO, ARRECADAÇÃO DEVE SER IMPACTADA POR DESONERAÇÕES DO GOVERNO NO ANO ELEITORAL .....	35
NOVAS REGRAS DE HOME OFFICE E TRABALHO POR PRODUÇÃO ENTRAM EM VIGOR HOJE. ENTENDA.....	37
BIDEN VAI PROPOR IMPOSTO MÍNIMO DE 20% SOBRE RENDA DOS AMERICANOS MAIS RICOS NESTA SEGUNDA .....	39
AÇÕES DA PETROBRAS CAEM QUASE 3% APÓS BOLSONARO DECIDIR DEMITIR SILVA E LUNA.....	40
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>43</b>
ECONOMISTAS ELEVAM PROJEÇÃO DE INFLAÇÃO DE 2022 PARA 6,86%, NA 11ª SEMANA DE ALTA DA ESTIMATIVA .....	43
ACORDOS DE INDENIZAÇÃO INDIVIDUAL DA VALE APÓS BRUMADINHO SUPERAM R\$ 3 BI .....	43
GUERRA NA UCRÂNIA PODE LEVAR EUROPA À RECESSÃO E EUA À ESTAGFLAÇÃO, DIZ BARRY EICHENGREEN .....	44



<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>47</b>
VINCI PARTNERS E QUADRA CAPITAL DISPUTAM LEILÃO DA CODESA, PRIMEIRO ENTRE ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS DO PAÍS .....	47
VINCI PARTNERS E QUADRA CAPITAL DISPUTAM LEILÃO DA CODESA, PRIMEIRO ENTRE ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS DO PAÍS .....	49
J.P. MORGAN ESTÁ POR TRÁS DE APREENSÃO DE SUPERIATE DE BILIONÁRIO RUSSO .....	50
AUREN ENERGIA ESTREIA EM QUEDA, APÓS BALANÇO ABAIXO DO ESPERADO DA CESP.....	51
OBRA NO PORTO DE SANTOS É DESTAQUE EM PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E ENTREGA DENTRO DO PRAZO .....	52
QUEBRA-MOLAS NA BR DO MAR .....	55
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>56</b>
HYUNDAI PROCESSARÁ UE POR IMPEDIR FUSÃO DE ESTALEIROS .....	56
JOSÉ RENATO FIALHO ASSUME INTERINAMENTE CARGO DE DIRETOR DA ANTAQ .....	57
ÁREAS STS11, SUA07 E PAR32 RECEBEM PROPOSTAS PARA ARRENDAMENTO .....	58
ROCHA TERMINAIS PASSA A CONTAR COM 270 MIL TONELADAS DE CAPACIDADE ESTÁTICA NO PORTO DE PARANAGUÁ .....	58
MAERSK FIRMA PARCERIAS PARA VIABILIZAR PRODUÇÃO DE METANOL VERDE EM ESCALA ATÉ 2025 .....	59
NOVO NAVIO-TANQUE DA AET COM DESTINO À PETROBRAS NOMEADO NA CORÉIA DO SUL.....	61
ASSINADOS CONTRATOS DA 17ª RODADA DE LICITAÇÕES .....	61
PORTO DO RIO GRANDE REGISTRA O MELHOR PRIMEIRO BIMESTRE DE SUA HISTÓRIA .....	62
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRA MOVIMENTAÇÃO DE 1,29 MILHÃO DE TONELADAS EM FEVEREIRO. ....	63
SUPERGASBRAS ANUNCIA ACORDO PARA FUTURA CONSTRUÇÃO DE TERMINAL PARA ARMAZENAMENTO DE GLP NO PORTO DO PECÉM.....	63
TRANSPETRO FECHOU PLANO DE ALIENAÇÃO COM 12 NAVIOS ENTREGUES EM 2021 .....	64
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>65</b>
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	65



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### **PRESIDENTE DA AMA DIZ QUE PORTO DE SANTOS PRECISA DE NOVO ACESSO PARA A MARGEM DIREITA**

Em entrevista a A Tribuna, João Maria Menano falou sobre as transformações que devem marcar o cais santista

Por: Ágata Luz



**Presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano, mantém expectativa positiva Foto: Arquivo AT/Carlos Nogueira**

Em meio às transformações que devem marcar o ano no Porto de Santos, que vão desde o processo de desestatização da Santos Port Authority (SPA) ao leilão de áreas nas margens Direita e Esquerda do maior complexo portuário brasileiro, o presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e

Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano, mantém expectativa positiva para 2022.

Em entrevista para A Tribuna, ele explica como as empresas instaladas na região próxima à entrada da Cidade trabalham de forma conjunta para consolidar o processo de crescimento trilhado nos últimos anos, destaca a necessidade de viabilização de um novo acesso rodoviário à Margem Direita do Porto e garante: há oportunidades de sobra na Alemoa.

#### **Como o senhor define o atual momento da região da Alemoa e da AMA?**

Entendo que o momento do comércio exterior no Porto de Santos vem sendo positivo em questão de movimentação. De alguma maneira, o porto santista consegue manter uma hegemonia de 30% de movimentação de comércio exterior. E esse movimento no Porto tem aumentado continuamente, ano a ano, e não tem sido diferente na Alemoa. Estamos em uma área retroportuária, mas que também lida com atividades portuárias, sempre ligadas ao Porto de Santos. Os acessos são os mesmos, os movimentos são os mesmos, as cargas são as mesmas. Então, quando o Porto está crescendo, cresce todo mundo junto.

#### **Existe alguma perspectiva de novas empresas para a área da Alemoa?**

Ainda que não tenhamos novas empresas, a gente tem notado um constante investimento das companhias já instaladas na Alemoa em novas instalações e na modernização das suas estruturas. Com isso, posso dizer que a região está crescendo, assim como a qualidade dos terminais. Tivemos várias expansões e modernizações nos terminais lá existentes.

#### **Como a AMA enxerga a desestatização da gestão do Porto de Santos?**

A gente sempre defende atividades privadas, e achamos melhor com uma regulação do governo, uma regulação que possa ser cada vez mais facilitada. Mas, assim como todas as outras entidades, a gente tem o receio de ainda não ter acontecido a desestatização nos portos do Espírito Santo e Santos já estar tão 'na boca' para sair do papel. Precisávamos entender melhor como vai ser esse processo. A princípio, sempre que há mais iniciativa privada e menos governo, a gente acha melhor.

#### **A associação chegou a fazer alguma contribuição na consulta pública sobre a desestatização da SPA?**





Não. Como a AMA é uma instituição e as áreas que ela representa estão todas fora do que chamamos de Porto Organizado, a gente não fez contribuição.

### **Quais as expectativas para este e os próximos anos?**

Queria destacar algumas oportunidades na Alemoa. Uma delas é a ampliação da atividade portuária em decorrência do leilão do STS 08A, que foi vencido pela Petrobras. Há ainda a possibilidade de instalação de um TUP (Terminal de Uso Privado) novo na Alemoa. Temos também a expectativa de incremento de um ramal ferroviário para atender as operações no bairro, pois contamos com muito potencial para abranger uma operação ferroviária específica em nossa região.

### **Em entrevista no ano passado, o senhor citou os leilões do STS 08 e STS 08A, dizendo que faltavam pontos de atracação na região da Alemoa. Isso avançou?**

Teve um que ainda não saiu, mas acho que, com a implementação do STS 08A, isso vai melhorar e a implementação do TUP, que é um terminal privado, também vai gerar mais atracções na área.

### **Em 2020, o senhor comentou sobre a falta de uma saída de emergência no acesso à Alemoa para garantir segurança, com a entrada de ambulâncias e caminhões no Corpo de Bombeiros, em casos de acidentes na área. De lá para cá, o que mudou? Há alguma perspectiva de avanços?**

Não. Isso ainda é um pleito. Tem uma proposta (de saída de emergência) pelos fundos da Alemoa. Com mais um acesso para a Margem Direita, acho que isso fica atendido. A Alemoa fica na Margem Direita do Porto, que ainda tem uma predominância sobre a Margem Esquerda em tonelagem, com um volume maior, mas a gente continua só com um acesso rodoviário até hoje. Entendemos que essa questão do acesso rodoviário da Margem Direita, tanto por uma questão de fluidez quanto de incremento, é essencial.

### **É um pleito antigo da AMA, não é mesmo?**

Entre ponte e túnel, nova pista do Planalto com entroncamento para o Litoral Sul ou para a Margem Esquerda do Porto, aprofundamento do canal de navegação, melhores e mais acessos ferroviários, existe algo que é incontroverso para todos: um novo acesso rodoviário para a Margem Direita do Porto de Santos. A movimentação cresce, o movimento de caminhões e trens aumenta, os terminais se modernizam, mas o acesso é o mesmo. Parece claro para todos que precisamos de novo acesso rodoviário para a Margem Direita do Porto. Como o acesso à Margem Direita continua sendo um só, com o Viaduto da Alemoa? A segurança e a fluidez devem ser levadas em consideração.

### **As empresas ainda dependem muito do transporte terrestre. A AMA acredita que investimentos na malha ferroviária podem favorecer a área?**

Sim. No caso do acesso ferroviário, vai ser sempre por investimento privado, mas acredito que tem potencial, sim. Diferentemente do viaduto e da saída de emergência, que eu acho que são duas obrigações do Poder Público, na parte ferroviária eu entendo que o interesse da iniciativa privada em investir daria uma boa alavancagem para a Cidade, para a Alemoa e para o Porto.

### **Um dos grandes problemas na região da Alemoa sempre foi relacionado às condições de pavimentação e drenagem. Como tem sido a manutenção dessa área? As empresas têm enfrentado esse tipo de problema ou houve melhora com as obras da entrada da Cidade?**

As obras da entrada da Cidade visaram mais a Zona Noroeste; portanto, acabaram não melhorando tanto a questão portuária. Mas a atenção da Prefeitura com relação às atividades portuárias, à Alemoa e às outras regiões têm sido muito melhor. Temos mantido um contato muito mais próximo.

### **O conflito entre a Rússia e a Ucrânia trouxe algum reflexo para os terminais da Alemoa?**

A gente entende que, ao menos momentaneamente, a sequência de eventos formada por pandemia e guerra na Ucrânia deu relevância ao Brasil nessa questão de grãos. Mas a gente tem

que sempre pensar em melhorar nosso nível de exportação. Que o Brasil continue sendo o celeiro do mundo, e que a gente consiga tocar para frente a produtividade da industrialização. Neste primeiro momento, há mais volume para o Brasil, mas não sei se é sustentável no longo prazo ficar sempre dependendo de commodities. Nesse momento, está positivo, porém entendo que o Brasil precisa migrar um pouco mais para a industrialização. Acho que o Brasil tem que buscar agregar valor para sua carga sempre.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*  
Data: 28/03/2022

## OPERAÇÃO PADRÃO NO PORTO DE SANTOS AFETA EXPORTADORES DE GRÃOS

Mobilização dos auditores fiscais da Receita Federal tem causado impactos no segmento

Por: *Ágata Luz*



***Mobilização dos auditores fiscais da Receita Federal no Porto de Santos teve início em dezembro Foto: Carlos Nogueira***

A mobilização dos auditores fiscais da Receita Federal vem refletindo no caixa das empresas que exportam soja, farelo de soja e milho via Porto de Santos. Segundo a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), o principal impacto é financeiro, pois as companhias que atuam no setor têm recebido valores com atraso. Em média, cada navio carregado com grãos tem valor estimado de carga em US\$ 42 milhões

(quase R\$ 200 milhões).

O diretor-geral da Anec, Sérgio Mendes, explicou que o complexo portuário santista é responsável por cerca de 30% da exportação nacional de soja, farelo de soja e milho. Ele diz que a operação padrão dos auditores fiscais não atrasa as operações em si, mas atinge diretamente a emissão de certificados fitossanitários – documento essencial para que o exportador receba o pagamento e a carga seja liberada ao chegar no local de destino.

“Não deveria ter problema nenhum, porque navio graneleiro de soja ou milho não tem nada a ver com a operação padrão, mas ocorre que o fiscal que emite o certificado é o mesmo. Uma coisa influencia a outra”.

Segundo Mendes, o tempo médio para emissão do documento dobrou. “Estava demorando, em média, 48 horas. Hoje está entre quatro e cinco dias, com perspectiva de chegar a 10 dias em curtíssimo prazo”. Ele diz que o certificado é essencial para o exportador que recebe o pagamento atrasado e ao cliente que aguarda a mercadoria.

“Outra consequência é que, se o certificado não chega na hora em que o navio atraca no destino, ele não descarrega. Só pode descarregar a mercadoria depois que recebeu o certificado. Isso é um problema sério”, enfatiza, dizendo que, apesar de destes casos serem menos frequentes, acontecem principalmente com países mais próximos ao Brasil.

A estimativa de quase R\$ 200 milhões por embarcação leva em conta um navio carregado com 65 mil toneladas de soja. “Programar-se para receber e ter atraso na liberação do dinheiro impacta a vida de qualquer empresa”.

Em busca de uma solução, a Anec enviou uma carta ao Ministério da Economia explicando sobre os impactos da mobilização dos auditores fiscais e pedindo um acordo do Governo Federal com a



categoria. “Mas não tivemos uma resposta. Para nós, quanto mais tempo demorar para haver uma solução, é pior”.

A Tribuna entrou em contato com o Ministério da Economia, mas a pasta não comentará o assunto.

### **Sindifisco**

O Sindicato dos Auditores Fiscais da Receita Federal (Sindifisco) de Santos confirmou o tempo de atraso para emissão dos certificados fitossanitários e ainda ressaltou que o prazo para liberação de mercadorias em geral também sofre impacto e vem levando de 15 a 20 dias (exceto medicamentos, cargas vivas, fornecimento de consumo de bordo e perecíveis).

Em nota à Reportagem, o Sindifisco afirmou que lamenta pelos “transtornos e prejuízos que estão sendo causados aos contribuintes, em especial à indústria nacional e ao comércio exterior”.

Segundo o sindicato, a intenção da operação padrão não é prejudicar a economia brasileira. “Mas diante de um Governo Federal radical que foge ao diálogo não nos restou outra alternativa senão entrarmos neste movimento”.

De acordo com o Sindifisco, não há previsão de término da mobilização, pois não há canal de negociação com o Governo Federal.

### **Operação**

Iniciada em dezembro do ano passado, a mobilização dos auditores fiscais no Porto de Santos foi causada pelo não cumprimento do acordo firmado em 2016, que regulamenta a Lei 13.464/17, que prevê o pagamento de um bônus variável à categoria.

Além disso, o movimento pede o retorno do R\$ 1,2 bilhão, equivalente a mais da metade do orçamento da Receita Federal. A verba seria destinada a investimentos em tecnologia e aprimoramento do órgão, mas foi cortada na tramitação da Lei Orçamentária.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/03/2022*

## **RESTAURAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE PONTE MELHORAM ACESSO À VINICULTURA DO RIO GRANDE DO SUL**

Estrutura está localizada sobre o rio Sangrador, na cidade de Sant’Anna do Livramento, na região da Campanha

O acesso de consumidores e turistas à produção de vinhos na região da Campanha, localizada no extremo-sul do Rio Grande do Sul, está mais confortável e segura a partir desta segunda-feira (28). O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, entregou a nova ponte sobre o rio Sangrador, na cidade de Sant’Ana do Livramento.

Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) trabalharam nas melhorias de restauração, reforço e alargamento. Agora, com o aumento da largura de 8,20 metros para 13 metros, a estrutura conta com acostamentos, que oferecem mais segurança para quem trafega pela travessia, que tem 156 metros de extensão.

Localizada na região de Campanha, o município de Sant’Anna do Livramento fica próximo da fronteira com o Uruguai e possui condições climáticas propícias para a produção de uvas e de vinhos. Existem nas cidades pelo menos 14 vinícolas, que espalham suas produções por aproximadamente 4 milhões de hectares.

### **Travessia**

Em julho passado, outra obra de restauração foi liberada ao tráfego: a ponte sobre o rio Ibicuí da Armada, no km 290 da BR-293/RS. A estrutura recebeu serviços de alargamento, recuperação e reforço, com o objetivo de melhorar a trafegabilidade da rodovia e promover mais segurança aos usuários.

Estão sendo executadas também obras de melhorias na ponte sobre o rio Conceição, localizada na BR-158/RS, para garantir maior trafegabilidade a motoristas da região. Atualmente, a ponte está operando em meia pista e passa pela primeira etapa de alargamento do tabuleiro já existente, o que resultará na implementação de acostamento.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/03/2022*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF

### MUDANÇAS NO PROGRAMA BR DO MAR SÃO PROMULGADAS

*Por Natalia Doederlein*

A recriação de benefícios para o setor portuário extintos no ano passado havia sido vetada pelo governo, mas o Congresso os reinseriu na lei



#### **Porto de Paraguá (PR): benefícios tributários ao setor foram reinseridos na lei**

Trechos do veto presidencial ao projeto que criou o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como BR do Mar, foram reinseridos na Lei 14.301/22 e promulgados na sexta-feira (25).

Essa lei teve origem no Projeto de Lei 4199/20, do Poder Executivo, aprovado pela Câmara em dezembro do ano passado. O texto foi relatado pelo deputado Gurgel (PSL-

RJ).

O governo havia vetado alguns dispositivos, entre eles o que mudava a alíquota do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), taxa paga por cada frete feito no Brasil para bancar um fundo para compra e manutenção de navios; e o que previa a recriação do Reporto.

O Reporto suspende a cobrança do IPI, do PIS, da Cofins e do Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos e outros bens para os terminais portuários.

A Presidência da República argumentou que a recriação desse benefício contrariava o interesse público, pois implicaria renúncia de receitas sem a apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias.

O governo disse ainda que o Reporto “criaria uma subjetividade no que poderia ou não ser contemplado pelos benefícios com possibilidade de desvios para outros usos”.

Deputados e senadores discordaram e derrubaram o veto no último dia 17.

*Fonte: Agência Câmara de Notícias - DF*

*Data: 28/03/2022*





Ministério da Infraestrutura

### GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

#### RESTAURAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE PONTE MELHORAM ACESSO À VINICULTURA DO RIO GRANDE DO SUL

Estrutura está localizada sobre o rio Sangrador, na cidade de Sant'Anna do Livramento, na região da Campanha

O acesso de consumidores e turistas à produção de vinhos na região da Campanha, localizada no extremo-sul do Rio Grande do Sul, está mais confortável e segura a partir desta segunda-feira (28). O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, entregou a nova ponte sobre o rio Sangrador, na cidade de Sant'Ana do Livramento.

Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) trabalharam nas melhorias de restauração, reforço e alargamento. Agora, com o aumento da largura de 8,20 metros para 13 metros, a estrutura conta com acostamentos, que oferecem mais segurança para quem trafega pela travessia, que tem 156 metros de extensão.

Localizada na região de Campanha, o município de Sant'Anna do Livramento fica próximo da fronteira com o Uruguai e possui condições climáticas propícias para a produção de uvas e de vinhos. Existem nas cidades pelo menos 14 vinícolas, que espalham suas produções por aproximadamente 4 milhões de hectares.

#### Travessia

Em julho passado, outra obra de restauração foi liberada ao tráfego: a ponte sobre o rio Ibicuí da Armada, no km 290 da BR-293/RS. A estrutura recebeu serviços de alargamento, recuperação e reforço, com o objetivo de melhorar a trafegabilidade da rodovia e promover mais segurança aos usuários.

Estão sendo executadas também obras de melhorias na ponte sobre o rio Conceição, localizada na BR-158/RS, para garantir maior trafegabilidade a motoristas da região. Atualmente, a ponte está operando em meia pista e passa pela primeira etapa de alargamento do tabuleiro já existente, o que resultará na implementação de acostamento.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF*

*Data: 28/03/2022*

#### CONCESSÕES À INICIATIVA PRIVADA INJETAM APROXIMADAMENTE R\$ 306 MILHÕES NO PORTO DO ITAQUI

Com as obras, terminal no Maranhão aumenta sua capacidade de escoamento de produção ao mesmo tempo que ganha segurança operacional

Três empreendimentos inaugurados nesta quinta-feira (24) representam a injeção de R\$ 306,05 milhões em investimentos privados no Porto do Itaqui, no Maranhão. As obras do Berço 99, construído pela Suzano, a expansão do Terminal 1, da Granel Química, e a implantação do Dique 4, pela Ultracargo, vão aumentar a capacidade de escoamento da produção pelo terminal maranhense e reforçar a segurança das operações no local.

O Berço 99 teve R\$ 143,3 milhões em investimentos e ajudará no desembarque e embarque de navios, aumentando a movimentação de carga do porto para 2,5 milhões de toneladas ao ano. Já a expansão do terminal 1 recebeu R\$ 82 milhões, garantindo a instalação de uma nova bacia com 4 tanques de 3.000 m<sup>3</sup>, 2 tanques com capacidade de 4.500m<sup>3</sup>, uma plataforma de carga e



descarga de caminhões tanque, duas unidades de bombeamento para transferência de produtos e duas balanças rodoviárias.

O investimento de R\$ 80,75 milhões na implantação do Dique 4 viabilizou mais sete tanques em aço em carbono, além de estruturas associadas à interligação e segurança operacional. O aumento do escoamento atenderá melhor tanto a demanda do estado do Maranhão quanto a de estados vizinhos.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF*  
*Data: 28/03/2022*



Ministério da Economia

**GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF**

### **MAIS DE 8 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA JÁ FORAM ENVIADAS**

Declaração pré-preenchida é uma das novidades deste ano; prazo termina em 29 de abril

A Receita Federal informou que até as 11 horas desta segunda-feira (28/3) foram entregues 8.368.480 declarações do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) 2022, ano-calendário 2021.

O prazo de entrega da declaração começou em 7 de março e terminará em 29 de abril.

A expectativa é de que 34.100.000 declarações sejam enviadas até o final do prazo.

Entre as novidades deste ano, estão o acesso ampliado à declaração pré-preenchida por meio de todas as plataformas disponíveis e o recebimento da restituição e o pagamento de DARF via PIX.

O contribuinte que tiver dúvidas específicas já pode consultar as perguntas e respostas do IRPF 2022, que engloba as novidades, inclusive explicações sobre os novos campos para declaração de bens e direitos.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF*  
*Data: 28/03/2022*

### **CONCESSÃO DA FLORESTA NACIONAL DE HUMAITÁ É APROVADA PELO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO**

Sessão ocorreu na quarta-feira, 23/3, e acórdão já está publicado. Trata-se da 1º concessão florestal, para manejo sustentável, apoiada pelo PPI

A concessão da Floresta Nacional (Flona) de Humaitá foi apreciada e aprovada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em sessão realizada na quarta-feira (23/3). O acórdão já se encontra publicado na página da internet do TCU. A partir de agora o Serviço Florestal Brasileiro (SFB) está apto a fixar as datas dos próximos eventos, lançamento do edital e leilão. Essas datas estão no momento em estudo pelo órgão e serão informadas oportunamente.

#### **Acesse também a consulta pública da Flona do Humaitá**

<https://www.florestal.gov.br/proximas-concessoes/94-concessoes-florestais/proximas-concessoes/1775-floresta-nacional-de-humaita-am>

A Flona de Humaitá está localizada no sul do estado do Amazonas, no município de Humaitá, na bacia do Rio Madeira, interflúvio Madeira-Tapajós. Possui área de aproximada de 468 mil hectares, dos quais aproximadamente 310 mil pretendem ser destinados ao manejo florestal por meio de concessão à iniciativa privada. As estimativas iniciais de produção, realizadas a partir da

média dos demais contratos administrados pelo SFB, indicam produção anual de 155 mil m3 de madeira em tora.

A qualificação da Flona do Humaitá no PPI foi realizada por meio da Resolução CPPI nº 114, de 19 de fevereiro de 2020, e posteriormente referendada por meio do Decreto Federal nº 10.339, de 6 de maio de 2020, tendo por objetivo a concessão florestal para manejo da área, permitindo a utilização de produtos e serviços florestais de forma sustentável, respeitando o Plano de Manejo Florestal (PMF) aprovado pelo governo. A concessão passou por consulta pública entre novembro de 2019 e fevereiro de 2020.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF  
Data: 28/03/2022



## PORTAL PORTO GENTE

### LUZ SOBRE A REALIDADE DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Por Editor Portogente

*Reforma portuária com mínimo conflito e máxima produtividade é resultante bem mediada e amplamente negociada.*

As comunidades portuárias brasileiras são suficientemente organizadas, bem representadas e competentes para conquistar resultados operacionais, bem como alcançar patamares dos melhores portos mundiais. Por isso, o programa de desestatização dos portos, sem atingir os resultados anunciados, promove um debate intenso da conjuntura portuária: destaca necessidades e potenciais dos portos. Essa discussão, vai adentrar o próximo governo.



#### **Porto Santos NOV2020 2**

O engenheiro e economista Frederico Bussinger é uma das vozes com argumentos ressoantes nessa conversa. Com uma densa experiência como substituto de ministro dos transportes; presidente, diretor e consultor de portos, revela uma grave inconsistência no projeto de desestatização do Porto de Santos, ao responder à própria pergunta: Desestatização portuária, um bom negócio para quem? Portogente amplia esse debate na comunidade do porto.

Bussinger demonstra detalhadamente que a matemática financeira desse projeto de desestatização aponta uma certeza de retorno robusto aos investidores. E favorecendo esta tendência, como alerta, o modelo limita a participação de operadores, armadores e outros em 40%, para propiciar a participação de bancos, fundos etc. E os benefícios para o porto e região podem vir a ser em escala bem menor que as expectativas geradas. E pior: será bom negócio para a União.

Essa insegurança que ameaça a competitividade do porto é, também, ineficaz em criar oportunidades comerciais, bem como não favorece ao trabalhador. As entidades representativas da comunidade portuária de Santos estão atentas e acauteladas. É hora de união, para criar uma reforma do porto que possa responder da melhor forma possível às políticas macroeconômicas do comércio internacional. Assim, fomentar produtividade e competitividade entre os fornecedores de serviços portuários.



Nesse sentido, é prioridade a travessia a seco do canal do porto, uma demanda e decisão quase centenárias. Portanto, o túnel submerso é investimento portuário na visão contemporânea de porto. Por que os superávits festivos da Santos Port Authority (SPA), numericamente suficientes, não são comprometidos eficazmente com essa estrutura, para melhorar a relação tão precária do porto com as cidades às suas margens?

Decifrar esses enigmas põe luz necessária no programa de desestatização do Porto de Santos. Tão desejado quanto que seja adequado.

*Fonte: Portal Porto Gente*  
*Data: 28/03/2022*

## BE NEWS

### BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - Um compromisso inegociável

Balço financeiro da Santos Port Authority (SPA) – em tradução livre, a Autoridade Portuária de Santos - mostra que a empresa registrou um lucro de R\$ 329,1 milhões no ano passado. Esse total representa um crescimento de 62,6% em relação ao superávit obtido em 2020. E mais: para este ano, um novo lucro está previsto e, desta vez, cerca de 50% maior, atingindo a marca de R\$ 500 milhões.

Estes números estão entre os principais resultados da atual fase administrativa da Autoridade Portuária de Santos, responsável pelo principal complexo marítimo do País.

Nesses últimos anos, sua gestão passou por mudanças radicais, com cortes de gastos, renegociação de contratos, reajustes tarifários e redução de despesas históricas. Foram medidas adotadas para recuperar as finanças da SPA e, em especial, prepará-la para o processo de desestatização planejado pelo atual governo desde o início do atual mandato e que deve ser realizado até o final do ano.

Independente dos motivos, é evidente o que uma gestão mais profissional, com metas empresariais e blindada de influências político-partidárias pode fazer com um porto, especialmente quando se trata do maior porto da América Latina. Em um cenário com crescente movimentação de cargas – a atividade - fim de qualquer complexo marítimo - e uma superestrutura privada, que garante a eficiência das operações, como explicar um resultado diferente do que um superávit?

Os números destacados no balanço financeiro da SPA no ano passado deixam claro que, não obstante o que vá ocorrer com o complexo marítimo santista nos próximos meses, não se admite que sua gestão não seja técnica e baseada em metas de mercado. Qualquer alteração nesse sentido, além de retomar uma realidade deixada no passado e que o mercado já mostrou que não tolera, é desperdiçar um dos órgãos de fomento mais estratégicos do País, é abrir mão de uma empresa que evidencia como pode ser saudável, é desperdiçar uma fonte de receita estratégica para o setor portuário.

Cogitar um cenário diferente do que um no qual o Porto de Santos é administrado profissionalmente, com base em critérios técnicos, é um atentado à sensatez e à inteligência da comunidade portuária brasileira, é um ataque direto à economia nacional e ao desenvolvimento do País. É algo intolerável e que não pode ser admitido pelo Governo e pelo setor privado.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 28/03/2022*

### HUB - CURTAS

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



### DESAFIOS I

Os “Novos Desafios ao Setor Portuário” são o tema do XXVIII Cooperaportos, que é realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap, do Porto do Itaqui) hoje e amanhã. Entre os tópicos que serão tratados, estão a adaptação deste segmento e do mercado marítimo às mudanças climáticas e, ainda, as novas legislações ambientais, como o decreto de promulgação da Convenção Internacional de Controle e Gerenciamento de Água Lastro e o decreto que instituiu o novo Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional.

### DESAFIOS II

A programação do XXVIII Cooperaportos será transmitida por meio da plataforma zoom. As inscrições podem ser feitas a partir do site da própria Antaq ([www. antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br)), A abertura está agendada para as 14 horas, com a participação do diretor substituto da agência, José Renato Filho, e do presidente da Emap, Ted Lago.

### PRÊMIO

O Ministério da Infraestrutura realiza hoje, às 11 horas, a cerimônia do prêmio Aviação+ Brasil, que irá destacar os aeroportos e as companhias aéreas com melhor avaliação na pesquisa de satisfação realizada no ano passado. Segundo a pasta, o objetivo da promoção é incentivar o setor a buscar a excelência na gestão e na prestação de serviços.

### CAFÉ

A escassez de contêineres no mercado tem afetado as exportações do café brasileiro. Nesse cenário, exportadores passaram a utilizar navios break bulk (de carga geral) e embarcar o grão em sacas de mil quilos, operação que era realizada tradicionalmente no século passado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/03/2022**

### PORTO DE SANTOS: SPA PROJETA LUCRO 50% MAIOR NESTE ANO, CHEGANDO A R\$ 500 MILHÕES

SE DESEMPENHO EM 2022 FOR CONFIRMADO, SERÃO TRÊS ANOS CONSECUTIVOS DE LUCRO RECORDE E UMA SEQUÊNCIA DE QUATRO EXERCÍCIOS NO AZUL

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**Vista aérea do Porto de Santos: aumento do lucro será reflexo de, entre outros fatores, nova tabela tarifária, que entrará em vigor na sexta-feira**

A Santos Port Authority (SPA), que administra o Porto de Santos, prevê um lucro líquido de R\$ 500 milhões para este ano, 50% a mais do que o registrado no exercício anterior, R\$ 329,1 milhões, resultado bastante comemorado pela diretoria. O valor de 2021 já foi 62,6% maior do que o de 2020, que até então tinha sido a melhor marca da Companhia, informou a SPA. Se o

desempenho em 2022 for confirmado, serão três anos consecutivos de lucro recorde e uma sequência de quatro exercícios no azul da SPA.

Para atingir essa nova meta, a SPA prevê uma alta na movimentação de cargas e recordes na safra, além de contar com o início da operação de novos terminais, como os de celulose STS14 e



STS14A. Há também o reflexo integral, em 2022, dos contratos de arrendamentos transitórios e de longo prazo firmados no ano passado e o aumento de 13% nas tarifas portuárias, que entrará em vigor na próxima sexta-feira, dia 1º de abril.

A nova tabela tarifária foi aprovada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em janeiro deste ano e, de acordo com a SPA, os valores estavam congelados desde 2018.

Além desses fatores, a Companhia afirma que tem trabalhado a racionalização de gastos, despesas e custos, por meio de ações constantes de revisão de contratos, modernização tecnológica e efetiva otimização de recursos.

"O resultado espelha as mudanças estruturais que estamos empreendendo na Companhia por meio da busca contínua de eficiência sem renunciar à qualidade na prestação dos serviços. Foi, mais uma vez, um ano de grandes conquistas que contribuirão para assegurar a condição do Porto de Santos como ativo irreplicável da infraestrutura brasileira", disse o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral.

Com o lucro obtido, a Autoridade Portuária deve repassar R\$ 308 milhões em dividendos à União, recorde na história da empresa. A proposta de pagamento será votada no dia 22 de abril, em assembleia. O valor também proporcionou à SPA pagar o maior valor da história em Participação nos Lucros e Resultados (PLR) a seus funcionários. "Estamos contentes com os seguidos recordes alcançados e, acima de tudo, com a consistência de resultados que estão sendo construídos sobre bases sólidas e que potencializam a geração de valor do principal ativo da cadeia logística nacional", desta cou o diretor de Administração e Finanças, Marcus Mingoni.

### RECURSOS

A receita líquida da SPA registrou R\$ 1,1 bilhão, queda de 0,3% em relação a 2020. Já as despesas administrativas recorrentes tiveram recuo pelo terceiro ano consecutivo e demonstraram queda de 15,1% na base anual, encerrando o exercício em R\$ 112,6 milhões. Os custos operacionais recorrentes também caíram, dessa vez 1,2%, registrando R\$ 347,9 milhões.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) avançou 20,1% e alcançou R\$ 603,5 milhões, com margem de 54,4%, uma alta de 6,7 pontos percentuais sobre o ano anterior.

Entre os destaques do ano, a SPA cita o leilão do STS 08A, arrematado pela Petrobras por R\$ 558,3 milhões. O terminal integra uma carteira de 11 leilões projetados para serem realizados no Porto entre 2019 e 2022, com investimentos estimados em R\$ 6 bilhões.

Desses 11, cinco já ocorreram: STS 13A (granéis líquidos), STS 20 (granéis sólidos minerais), STS 14 e STS 14A (celulose) e o STS 08A.

***Para alcançar a nova meta, a estatal tem perspectiva de alta na movimentação de cargas, conta com o início da operação de novos terminais, como os de celulose STS14 e STS14A, e com a expectativa de recordes na safra deste ano. Há também o reflexo integral em 2022 dos contratos de arrendamentos transitórios e de longo prazo firmados no ano passado e o aumento de 13% nas tarifas portuárias, que entra em vigor em 1º de abril***

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/03/2022

### PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA DO GOVERNO TERÁ 1º LEILÃO NA QUARTA-FEIRA

Semana será estratégica para o segmento, com a concessão da Codesa e mais três terminais  
Por TALES SILVEIRA [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)

*Agenda da B3, na quarta-feira, será um dos últimos compromissos do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, no cargo. No dia seguinte, ele deixará a função para se dedicar à campanha pelo Governo do Estado de São Paulo*



**Vista do Porto de Vitória, administrado pela Codesa: leilão da companhia será o primeiro do processo de desestatização portuária do Ministério da Infraestrutura**

O setor portuário passará por uma semana marcante. Nessa quarta-feira, dia 30, acontecerá, na B3, o primeiro leilão de desestatização portuária do Governo Federal. Trata-se da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

O edital prevê uma concessão de 35 anos, prorrogáveis por mais cinco, com R\$ 334,8 milhões em investimentos privados, além de aproximadamente R\$ 1 bilhão para custear as despesas operacionais. A entrega das propostas se encerrou na última sexta-feira (25). Conforme apurado pelo BE News, o leilão contará com a participação de duas proponentes.

O certame será um dos últimos grandes eventos do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, à frente da pasta. Agora integrante do Partido Republicanos, ele deve deixar o cargo na quinta-feira, para se dedicar à disputa pelo governo de São Paulo. Em seu lugar deverá assumir o atual secretário-executivo do ministério, Marcelo Sampaio.

O evento também contará com a presença do diretor-presidente da Codesa, Júlio Castiglioni, do diretor-presidente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, e de outros representantes e empresários do setor.

### **OUTROS LEILÕES**

No mesmo dia, mais três terminais serão leiloados na B3. Um deles é o terminal STS 11, destinado a grãos sólidos vegetais. A área fica no bairro Paquetá, na margem direita do Porto de Santos (SP), e tem projeção de investimentos totais de R\$ 764,8 milhões.

Já o segundo é o terminal PAR 32, de Paranaguá (PR), dedicado à movimentação de carga geral, com ênfase em açúcar ensacado. O critério de licitação será o maior valor de outorga, e a estimativa de investimento (Capex) é de cerca de R\$ 4,17 milhões. O prazo previsto para o arrendamento é de 10 anos.

O terceiro é o terminal SUA 07, que trata de instalação portuária multipropósito, destinada à movimentação e armazenagem de grãos vegetais, grãos minerais e carga geral em área localizada no Complexo Portuário de Suape, município de Ipojuca-PE. O critério será o maior valor de outorga e Capex de R\$ 84,58 milhões.

### **AGÊNCIAS REGULADORAS**

A Antaq inicia, hoje (28), sua reunião ordinária virtual. Em pauta, está um pedido da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) para suspensão da Audiência Pública 06/2022. A consulta visa obter contribuições para elaboração do edital de concessão do terminal STS 10, destinado à movimentação e à armazenagem de cargas containerizadas, no Porto de Santos. A relatoria do processo será do diretor-presidente da agência, Eduardo Nery.

Já a diretora Flávia Takafashi trata de uma solicitação de registro de instalação portuária de apoio ao embarque e desembarque de cargas e/ou passageiros destinadas ou provenientes do transporte aquaviário, localizada em Almeirim (PA).



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia, também nesta segunda-feira (28), a sua reunião deliberativa de diretoria. Destaque para a análise do Plano Estratégico 2022-2025, a terceira revisão extraordinária da Agenda Regulatória do biênio 2021/2022 e a primeira revisão extraordinária do Plano de Gestão Anual 2022.

Também está em pauta o 15º reajuste das tarifas de referência do serviço de transporte ferroviário da concessionária Malha Sul S/A. Os dois relatórios serão apresentados pelo diretor-geral, Rafael Vitale.

Na quinta-feira (31), a diretoria colegiada da ANTT se reunirá para a sua deliberação virtual de diretoria. O único processo em pauta, de relatoria do diretor-geral, trata da emissão do Ato de Outorga da rodovia BR-163/230/MT/PA.

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) também inicia, nesta segunda-feira, sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Em pauta, somente propostas de revogação de instruções normativas da autarquia.

### LEGISLATIVO

Amanhã, dia 29, a Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC) do Senado se reunirá para deliberação de propostas. Destaque para o requerimento 5/2022, que requer a convocação do general Santos Filho, diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

O objetivo da convocação é para que o general preste informações sobre as obras do terminal portuário IP4 de Santana/AP. Também para tratar das obras de manutenção e melhoramento das rodovias federais que passam pelo Estado do Amapá, em especial a BR-156 e a BR-210.

Não há destaques do setor na pauta do Plenário da Câmara. Até o fim desta edição, a pauta do Plenário do Senado não foi divulgada.

### TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realizará, na quarta-feira, sua reunião telepresencial pública. O ministro Walton Alencar analisará uma tomada de contas especial instaurada em razão de possível sobrepreço na obra de dragagem do Porto de Rio Grande/RS.

Alencar relata ainda um segundo processo. Trata-se de embargos de declaração em acórdão que negou pedidos de reexame em deliberação sobre falhas verificadas nas revisões tarifárias realizadas na concessão da BR-101/BA/ES.

Já o ministro Benjamin Zymler apresenta parecer sobre uma denúncia a respeito de possíveis irregularidades em licitação destinada à concessão das rodovias federais BR-163/MT/PA e BR230/PA.

O ministro Augusto Nardes trata de uma representação a respeito de possíveis irregularidades ocorridas no extinto Ministério dos Transportes (MT). O objetivo é saber se houve falta de transparência, possibilidade de superestimação de investimentos em diversos editais de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), lançados pelo governo federal para subsidiar a modelagem de concessões.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 28/03/2022*

## GOVERNO FEDERAL PUBLICA DERRUBADA DE VETO PRESIDENCIAL AO PROGRAMA REPORTO

Regime tributário prevê isenções para a modernização das infraestruturas portuária e ferroviária



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



**Na Câmara, foram 377 votos a favor da derrubada dos vetos e seis pela manutenção. No Senado, a votação foi de 59 votos a favor e zero contra. Com a derrubada, o benefício fica mantido até 31 de dezembro de 2023**

O Governo Federal promulgou a derrubada de dois vetos presidenciais à Lei 14.301/2022, legislação que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). A comunicação foi publicada no Diário Oficial da União na última sexta-feira (25).

A promulgação acontece pouco mais de uma semana após o Congresso Nacional derrubar os vetos presidenciais à Lei de Cabotagem. Com a eliminação do primeiro veto, é viabilizada a extensão do Regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). O benefício foi instituído em 2004, com o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados no setor portuário e ferroviário.

Além de ampliar o prazo de duração do Reporto, o dispositivo determina que o benefício também passará a valer para empresas de dragagem, recintos alfandegados de zona secundária e centros de formação profissional e treinamento multifuncional do trabalhador portuário.

O segundo veto derrubado trata das alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), uma taxa paga por cada frete realizado no Brasil para bancar um fundo para manutenção e compra de navios no país. Com isso, a alíquota do AFRMM para o transporte de longo curso cairá de 25% para 8%. Na Cabotagem, de 10% para 8%. Também foi criada uma alíquota de 8% para transporte fluvial e lacustre de granéis sólidos e outras cargas nas regiões Norte e Nordeste.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 28/03/2022

## PREÇO DE FERTILIZANTES TEM AUMENTO MÉDIO DE US\$ 57 POR TONELADA EM FEVEREIRO

É o que aponta a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) em boletim divulgado na semana passada

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



**US\$ 553,64/t**

*foi o preço médio dos fertilizantes importados em fevereiro; um aumento de US\$ 57 por tonelada em relação à média de janeiro*

**O Brasil importou 5,3 milhões de toneladas de fertilizantes no primeiro bimestre do ano, contra 5,7 milhões de toneladas registradas em igual período de 2021**

O Brasil importou menos fertilizantes, mas pagou mais caro por eles no primeiro bimestre deste ano. Ao todo, foram importadas 5,3 milhões de toneladas dos produtos, contra 5,7 milhões de toneladas registradas em igual período de 2021. Os dados constam no boletim logístico divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), divulgado na última terça-feira (22).



Segundo o levantamento da Conab, a redução nas importações pode estar relacionada “ao cenário de incertezas em relação ao abastecimento de fertilizantes do principal fornecedor: a Rússia”. Embora, o país euro-asiático tenha deflagrado a guerra na Ucrânia no dia 24 de fevereiro último, a tensão geopolítica entre as duas nações começou a se intensificar no final de novembro de 2021, o que gerou reflexos no comércio exterior, inclusive no preço do petróleo no mercado internacional, cuja alta em escala já é observada desde o início da pandemia de Covid-19.

Ainda de acordo com a companhia, a procura por fertilizantes para as safras de milho e algodão inflacionou o preço em fevereiro. “No intuito de atender uma demanda de adubo para a cobertura do milho 2ª safra e de algodão, sobretudo no caso de produtores que não conseguiram adquirir de forma antecipada o insumo, houve essa boa movimentação no mercado de fertilizantes, para o período em questão, tanto que o valor médio dos fertilizantes importados em fevereiro/22 foi de US\$ 553,64/tonelada, ou seja, US\$ 57,00/tonelada a mais que a média de janeiro”, informou a Conab.

Conforme o boletim da Conab, neste ano, um terço das importações de fertilizantes entrou pelo Porto de Paranaguá, ou seja 30%, para distribuição no estado do Paraná. Já os portos do Arco Norte desembarcaram 29% do volume importado, para abastecimento de grande parte do estado do Mato Grosso. Ambos os estados são os maiores produtores de milho segunda safra do País.

O diretor técnico adjunto da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Reginaldo Minaré, observou que a alta de preços não é recente. “Como os insumos subiram muito ao longo do ano passado, alguns esperavam que os preços retornariam à normalidade e retardaram a compra, mas o processo de ajuste de preço foi interrompido pela guerra”, afirmou Minaré destacando que, mesmo com a alta, as importações foram recordes em 2021. “No ano passado, a importação de fertilizantes foi recorde, chegando, de acordo com a Conab, a 41,6 milhões de toneladas entre janeiro e dezembro de 2021”, disse o diretor técnico da CNA.

Minaré avalia que as sanções econômicas contra a Rússia e Belarus refletem diretamente nos altos custos. Juntos, Rússia e Belarus exportam quase 30% de fertilizantes para o Brasil, mas, devido à guerra, as exportações estão suspensas. “Temos duas guerras ocorrendo, uma convencional entre Rússia e Ucrânia, e uma econômica entre vários países do mundo ocidental contra a Rússia e Belarus, o que impactou a comunidade global em vários aspectos. Um deles é a dificuldade de manutenção dos fluxos de fertilizantes oriundos da Rússia e Belarus, o outro é o preço do petróleo e do gás natural, dois produtos fundamentais para a agricultura, o primeiro para o transporte e segundo para a produção de fertilizantes nitrogenados”, explicou.

Quanto às projeções futuras, Minaré disse que “o cenário é bastante imprevisível. Entretanto, se as guerras convencional e econômica continuarem e a capacidade instalada nos países produtores de fertilizantes não for suficiente para suprir o que não for fornecido pela Rússia e por Belarus, a tendência é de manutenção de preços elevados”.

Contudo, Minaré ressaltou que a elevação de preços já preocupa o setor e põe em risco a segurança alimentar. “Esperamos que os preços não continuem com a escalada, a produção agrícola primária já opera com margens de lucro pequenas e o agricultor não teria como amortecer o aumento de custo, e repassar todo o aumento de custo para o preço dos alimentos poderia dificultar o acesso aos alimentos para grande parte da sociedade brasileira”.

O representante da CNA afirma que os preços dos fertilizantes, do diesel e das rações já impactam os custos de produção. “O agricultor precisa de maior capital de giro ou financiamento para preparar o plantio. Estamos monitorando os cenários, quase dia a dia, especialmente para exercitar a equação entre custo e preços de produção nos mercados doméstico e internacional. Uma equação econômica insustentável de longa duração pode ser insuportável para alguns agricultores”, apontou.

Ele disse também que a CNA tem orientado agricultores a buscarem meios de racionalizar o uso de fertilizantes em suas produções. “Estamos também orientando os agricultores para que consultem os profissionais de agronomia para verificar a real necessidade de uso de fertilizantes, racionalizar o uso é fundamental neste ano”, afirmou.

“Esperamos que os preços não continuem com a escalada, a produção agrícola primária já opera com margens de lucro pequenas e o agricultor não teria como amortecer o aumento de custo, e repassar todo o aumento de custo para o preço dos alimentos poderia dificultar o acesso aos alimentos para grande parte da sociedade brasileira”

### REGINALDO MINARÉ

diretor técnico adjunto da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/03/2022



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

### PORTO DE SAVANNAH ASSINALA UM MARCO: APROFUNDAMENTO DO PORTO CONCLUÍDO

Informação: Georgia Ports (28 de março de 2022 )



GPA Photo/Stephen B. Morton

O governador da Geórgia, Brian Kemp, fala em uma cerimônia que marca a conclusão do aprofundamento do Savannah Harbour em Savannah, Geórgia, 25 de março de 2022. Aprofundamento do Savannah Harbour para 47 pés na maré baixa média (a profundidade média na maré baixa), fornece um amplo calado para navios que transportam mais de 16.000 unidades de contêineres equivalentes a vinte pés, permitindo que os navios transitem pelo rio com mais contêineres a cada viagem e durante mais horas do dia.

#### Projeto ajuda a acelerar o comércio global

A Autoridade Portuária da Geórgia, o Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA, o Departamento de Transporte da Geórgia e dignitários se juntaram na sexta-feira para marcar a conclusão do aprofundamento do Porto de Savannah. O projeto agiliza o fluxo de carga de e para destinos globais, reduzindo as restrições de maré para meganavios que transitam pelo rio Savannah.

Os exportadores da Geórgia agora têm mais oportunidades de transportar mercadorias para o exterior, porque os navios podem transportar mais carga. Além disso, o serviço de navios mais rápido significa que o Porto de Savannah pode receber mais navios a cada ano.

“Este é um grande dia para o estado da Geórgia e para a nação”, disse o governador da Geórgia, Brian Kemp. “O Porto de Savannah é a porta de entrada para nossa região e a primeira escolha de empresas que atendem o sudeste dos EUA. A conclusão do aprofundamento do nosso porto é



uma prova de um compromisso compartilhado entre parceiros estaduais e federais – como nossos governadores anteriores e atuais e ex-membros do Congresso que trabalharam incansavelmente para ajudar a levar esse projeto adiante – para fornecer a infraestrutura que nossa economia precisa para prosperar. Nossa abordagem colaborativa para o desenvolvimento econômico é o que torna a Geórgia o melhor lugar para viver, trabalhar e criar uma família. Também quero agradecer à Assembleia Geral da Geórgia por sua valiosa parceria e por apoiar este projeto em muitas sessões legislativas.”

A dragagem para o Projeto de Expansão do Porto de Savannah começou em setembro de 2015, adicionando cinco pés de profundidade ao canal de navegação. Os estudos iniciais de viabilidade para o aprofundamento do porto começaram em 1997.

**“Depois de mais de 20 anos em construção, estamos entusiasmados em marcar esta conquista hoje”, disse Griff Lynch, diretor executivo da Georgia Ports Authority.**

**“Um canal mais profundo significa mais do que apenas uma passagem eficiente para os maiores navios que fazem escala na Costa Leste dos EUA. Isso significa oportunidades contínuas, crescimento de empregos e prosperidade para o povo de nosso estado”.**

De acordo com um estudo do Corpo de Engenheiros, espera-se que o projeto gere mais de US\$ 291 milhões em benefícios anuais para a nação, ou aproximadamente US\$ 7,70 para cada dólar investido no projeto.

“O Distrito de Savannah tem orgulho de fazer parceria com o Departamento de Transportes da Geórgia e a Autoridade Portuária da Geórgia na conclusão do aprofundamento do Porto de Savannah”, disse o Coronel Joseph R. Geary, Comandante do Distrito de Savannah, Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA. “Complementados por esforços de remediação sem precedentes, os benefícios econômicos e ambientais fornecidos por meio de eficiências de transporte impulsionarão um crescimento saudável no Sudeste nas próximas décadas.”

Aprofundando o porto de Savannah a 47 pés na maré baixa média (a profundidade média na maré baixa), fornece amplo calado para navios que transportam mais de 16.000 unidades de contêineres equivalentes a vinte pés, permitindo que os navios transitem pelo rio com mais contêineres a cada viagem e durante mais horas do dia. Junto com o balanço de maré de 7 pés de Savannah, a água é tão profunda quanto 54 pés na maré alta.

As águas mais profundas permitem que os navios carreguem até aproximadamente 1.000 contêineres de carga adicional, para maior eficiência no transporte de navios.

“Isso é importante para nossos exportadores, porque significa que produtos manufaturados e cultivados na Geórgia chegam aos mercados internacionais mais rapidamente”, disse Joel Wooten, presidente do conselho do GPA. “O aprofundamento do porto complementa diretamente nossa missão geral de apoiar o crescimento por meio do comércio global.”

Os portos de águas profundas e terminais de barcaças da Geórgia sustentam mais de 496.700 empregos em todo o estado anualmente e contribuem com US\$ 29 bilhões em receita, US\$ 122 bilhões em receita e US\$ 3,4 bilhões em impostos estaduais e locais para a economia da Geórgia.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 28/03/2022**

## **PORTO DE IMBITUBA LANÇA PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO E BOAS PRÁTICAS PARA AMPLIAR SEGURANÇA PORTO-CIDADE**

**Informação: Porto de Imbituba (28 de março de 2022 )**





**Foto: Comunicação Social / SCPAR Porto de Imbituba**

Em uma iniciativa conjunta da SCPAR Porto de Imbituba e SEST SENAT Florianópolis, foi lançado na terça-feira (22) o Programa de Integração e Boas Práticas no Porto de Imbituba. A ação é parte dos trabalhos de melhoria no eixo

Educação e Conscientização, da Comissão de Transporte de Cargas, grupo formado no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) para discutir formas de aprimorar a relação Porto-cidade nesse quesito. O evento de lançamento contou ainda com a participação do OGMO, operadores portuários e Departamento Municipal de Trânsito (Demutran).

Para o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera, “esta é uma ação preventiva para elevar a mentalidade de segurança no Porto e mitigar os possíveis impactos negativos do transporte de cargas, gerenciando os problemas de maneira conjunta”. O gestor cita outras iniciativas que já estão em andamento, tais como, o uso de sopradores e a doação recente de uma varredeira para a prefeitura, por parte dos operadores.

O pontapé inicial do Programa foi dado com um workshop de apresentação aos representantes dos operadores e transportadoras, realizado no Centro de Atividades Múltiplas. A primeira ação tem duração de 1 ano e abrange inicialmente a capacitação dos motoristas de transporte de cargas, buscando ampliar a segurança no trânsito interno e externo ao Porto.

“Queremos fortalecer uma cultura geral de procedimentos de segurança dos agentes que atuam no Porto, aumentando ainda mais os níveis de segurança das atividades portuárias, tanto no trânsito interno, quanto no trajeto externo dos condutores”, afirma Juliano Blanco, engenheiro de Segurança do Trabalho da Autoridade Portuária e ponto focal no Porto de Imbituba.

A unidade de Florianópolis do SEST SENAT é a entidade responsável pela execução dos treinamentos e certificação do programa. O curso tem duração total de 4 horas e ocorrerá de forma online, via plataforma Google Teams. Também serão realizadas edições presenciais no Porto de Imbituba, conforme a demanda. O conteúdo programático foi elaborado de forma conjunta com a equipe de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da Autoridade Portuária e inclui o reforço das normas internas e de segurança no transporte interno de cargas, além de noções de direção defensiva.

Após a fase de apresentação, iniciou-se ainda esta semana a etapa de cadastro dos motoristas no SEST SENAT, que vai até 23 de abril. Os cursos são gratuitos e iniciam dia 10 de abril. A partir de 1º de julho, o certificado de participação passará a ser solicitado para liberação de acesso dos caminhoneiros.

Durante o encontro, Patrícia Ferreira, diretora da unidade do SEST SENAT Florianópolis, explicou que sua equipe está à disposição para responder todas as dúvidas quanto ao curso e à matrícula e que serão oferecidas turmas em todos os períodos do dia e aos finais de semana, conforme demanda. A unidade pode ser contatada no e-mail [florianopolis.sc@sestsenat.org.br](mailto:florianopolis.sc@sestsenat.org.br), ou telefones (48) 3281-6203 (com Whatsapp) e (48) 3281-6206. Também estão disponíveis reuniões semanais de esclarecimento, toda sexta-feira, das 14h às 15h, via Google Teams. Para participar da reunião, basta solicitar por e-mail o link de acesso.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 28/03/2022**

## PORTO DE AVEIRO COM BOAS PERSPECTIVAS DE NOVOS NEGÓCIOS COM PORTOS BRASILEIROS

Informação: Notícias de Aveiro (28 de março de 2022 )



**Portos nacional presentes na Intermodal South America (2022) – Foto: Porto de Aveiro**

A viagem de trabalho decorreu integrada numa representação dos cinco grandes portos nacionais, tendo sido para retomar contatos feitos em anteriores edições, que a pandemia obrigou a interromper desde 2020, e lançar as bases de novas perspectivas de negócio.

“Foi a 26ª edição da Intermodal South America, é uma feira muito importante. Estava muito concorrida, fomos integrados numa organização Associação de Portos

de Portugal, com uma agenda muito clara de conseguir mais parcerias e criar mais redes. Os portos de Portugal representaram ali a Europa, ganhámos muita visibilidade. O Brasil sempre foi muito importante no agronegócio e energético, tentámos reforçar as nossas relações enquanto portos de entrada na Europa”, adiantou Isabel Moura Ramos, administradora do Porto de Aveiro numa entrevista em jeito de balanço dada ao ‘Espaço da Comunidade Portuária de Aveiro’, um programa da Rádio Voz da Ria.

Das reuniões com empresários portugueses e brasileiros dos Portos do Rio Grande do Sul e de Imbituba resultou o compromisso de promover dois memorandos de entendimento para reforçar as ligações marítimas e a cooperação com estes portos ainda em 2022.

O Porto de Aveiro busca novos parceiros para garantir o crescimento do comércio internacional de carga geral fracionada, segmento em que é líder nacional, como acontece atualmente com a importação de madeiras. Aveiro tem registrado um crescimento muito relevante, também, de cereais, que procurou reforçar nos contatos mantidos com operadores brasileiros. Notou-se algum interesse, também, nas cargas de componentes offshore para eólicas.

### **Guerra na Ucrânia deve reduzir atividade portuária e obriga a redefinir cadeias logísticas**

Na entrevista ao ‘Espaço da Comunidade Portuária de Aveiro’, a administradora do Porto de Aveiro deu conta das consequências da guerra causada pela Rússia na Ucrânia, que já se fazem sentir na atividade portuária, obrigando a rever em baixa da movimentação de carga. “Vamos ter o desafio energético, com muitos mais custos para nós e toda a cadeia logística. Nos negócios, o grande desafio também será a definição das novas cadeias logísticas do setor agroalimentar, importávamos milho e trigo da Ucrânia. Terão de ser encontradas novas soluções, uma delas pode ser o Brasil. Também nos produtos metalúrgicos terá consequências negativas para Aveiro esta guerra inesperada e escusada”, antevê Isabel Moura Ramos.

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

Data: 28/03/2022

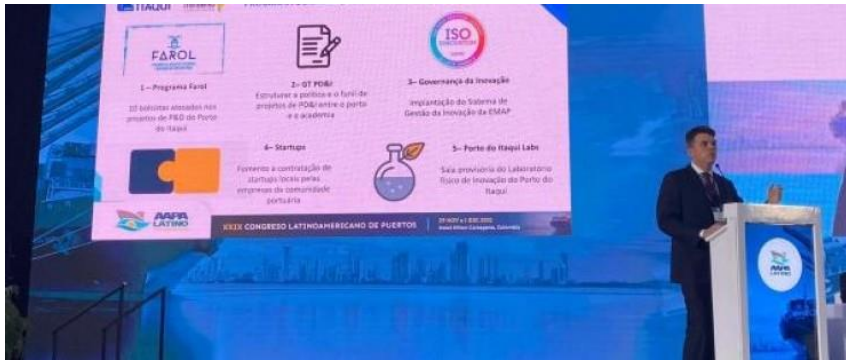
## PORTO DO ITAQUI É CERTIFICADO COMO MEMBRO DA ASSOCIAÇÃO AMERICANA DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS

Informação: O Maranhense (28 de março de 2022 )

O Porto do Itaqui foi certificado, neste mês, como membro da AAPA – Associação Americana de Autoridades Portuárias, instituição internacional que representa os portos públicos dos Estados Unidos, Canadá, América Latina e Caribe. Como membro, o porto público do Maranhão se

beneficia dos extensos programas de capacitação da AAPA, desenvolvimento profissional, eventos anuais – como a Conferência da Primavera e a Convenção Anual – e das iniciativas de pesquisa, comunicação e conscientização pública da Associação.

“Foi uma honra para nós receber o convite para fazer parte do seleto grupo de portos membros da AAPA, instituição que fomenta o desenvolvimento portuário com formação, conexões e integração entre os portos. Vemos possibilidades de crescimento com o intercâmbio, inclusive atração de novos negócios para o porto público do Maranhão”, disse o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.



**Foto: Divulgação / O Maranhense**

A missão da AAPA é promover os interesses comuns da comunidade portuária e fomentar a liderança nas áreas do comércio, transporte, meio ambiente e outros assuntos relacionados ao desenvolvimento portuário e suas operações.

Na qualidade de escola de liderança portuária, a instituição forma profissionais e executivos marítimos, preparando-os de acordo com as tendências do setor em busca de novas perspectivas. De acordo com a sua política de atuação, a AAPA “trabalha com seus membros para amplificar as principais mensagens da indústria e conduz educação pública e formuladora de políticas vitais que apoia o papel e o valor essenciais dos portos no hemisfério ocidental”.

Em 2021, o Porto do Itaqui participou da 29ª edição do Congresso Latino-americano de Portos, realizado pela AAPA em Cartagena, na Colômbia. O encontro reuniu autoridades portuárias para debater projetos atuais e futuros. Na ocasião, Ted Lago falou sobre resultados e potencialidades e apresentou o Porto do Itaqui Labs, programa de inovação do porto público maranhense durante um painel exclusivo para lideranças brasileiras.

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

**Data: 28/03/2022**

## **ANTAQ PRORROGA ATÉ 16 DE MAIO CONSULTA PÚBLICA SOBRE ÁREA STS 53**

**Informação: Santos Port Authority (28 de março de 2022)**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou até o dia 16 de maio próximo o prazo para consulta pública visando o recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para realização do leilão para arrendamento da área STS 53, localizada no Porto de Santos. A área está destinada para instalação de terminal para movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relativos à consulta pública estão disponíveis no site da Antaq (clique em Audiência Pública nº 18/2021).

O formulário para participação no processo está em <https://www.gov.br/antag/pt-br>.

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

**Data: 28/03/2022**



## DIÁRIO POPULAR

### DIÁRIO POPULAR

#### PORTO DO RIO GRANDE REGISTRA O MELHOR PRIMEIRO BIMESTRE DE SUA HISTÓRIA



*Os destaques ficaram com a soja e o trigo que aumentaram, respectivamente, 395.95% e 139% em relação ao mesmo período do ano passado. (Foto: Divulgação - DP)*

A Superintendência da Portos RS divulgou os resultados do primeiro bimestre de movimentações em 2022. Os dados levam em consideração as operações realizadas nos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto

Alegre, além dos terminais existentes no complexo portuário de Rio Grande.

Esse foi considerado como o melhor primeiro bimestre da história do porto do Rio Grande, com 6.233.998 toneladas. Até então, 2018 vinha sendo o ano com o melhor primeiro bimestre, quando haviam sido registradas 5.125.683 toneladas. Em relação aos contêineres, foram movimentados 79.521 unidades entre cheios e vazios.

Os destaques ficaram com a soja e o trigo que aumentaram, respectivamente, 395.95% e 139% em relação ao mesmo período do ano passado. Na sequência está o cloreto de potássio, que variou positivamente em 134.59% e o arroz que praticamente dobrou a sua movimentação, com variação de 99.89%.

Os destinos das cargas exportadas pelo Porto do Rio Grande são a China (19.08%), a Arábia Saudita (8.53%), a Indonésia (6.68%), Marrocos (5.72%), o Vietnã (4.89%) e Portugal (4.35%). Já as importações ocorrem da Argentina (9.60%), Lituânia (8.94%), Estados Unidos (8.53%), Alemanha (7.73%), Rússia (6.90%) e China (6.75%).

Quanto ao Porto de Pelotas, as movimentações atingiram 208.285 toneladas, representando um aumento de 13.50%. As embarcações que atracaram no cais, localizado às margens do Canal São Gonçalo, carregaram 154.155 toneladas de toras de madeira e outras 54.130 toneladas de clínquer, material utilizado como matéria-prima para fabricação de cimento.

Já o Porto de Porto Alegre atingiu a marca de 96.651 toneladas movimentadas, com destaque para os fertilizantes que nos dois primeiros meses do ano alcançaram 66.880 toneladas. A lista é puxada pela Cevada, com 19.852 toneladas, outros carregamentos, que juntos somaram a quantia de 6.240 toneladas, e o trigo, com 3.679 toneladas movimentadas.

**Fonte: Diário Popular**  
**Data: 28/03/2022**





## NAVAL PORTO ESTALEIRO

### PORTO DE SUAPE DÁ INÍCIO À FINALIZAÇÃO DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO MOLHE DE PROTEÇÃO PARA AS OPERAÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Por Ruth Rodrigues



***A movimentação de cargas dentro do Porto de Suape agora contará com mais segurança e eficiência, em razão do início da terceira etapa das obras de infraestrutura no molhe de proteção do complexo***

Visando uma melhor eficiência nas operações de movimentação de cargas dentro do Porto de Suape, a administração iniciou a última fase das obras de infraestrutura no molhe de proteção aos cais e,

durante esta última sexta-feira, (25/03), afirmou que irá continuar investindo na segurança e eficiência dentro das atividades do complexo portuário, com o objetivo de expandir ainda mais a sua presença no mercado nacional.

#### ***Obras de infraestrutura no molhe de proteção aos cais no Porto de Santos chega à fase final e complexo investe em melhorias na eficiência da movimentação de cargas***

O início dessa semana marcou mais um grande passo dado pelo Porto de Suape para garantir uma infraestrutura de qualidade nas operações de movimentação de cargas, uma vez que o local deu início à terceira e última fase das obras do molhe de proteção ao atracadouro, que serve como barreira de proteção para cais e píeres, onde são realizadas as operações de carga e descarga de mercadorias, o que irá garantir uma segurança muito maior para as empresas que pretendem realizar essas operações no complexo portuário.

Dentro do pacote de obras de infraestrutura que será realizado durante os próximos anos no Porto de Suape, a administração do complexo espera investir até R\$ 71 milhões em melhorias ao longo de 2022. Além disso, R\$ 63 milhões de todo esse valor já estão empenhados em contratos firmados com companhias do setor portuário que focam na movimentação de cargas dentro do território nacional. Assim, a administração espera conseguir atrair cada vez mais investimentos para realizar grandes melhorias na infraestrutura portuária.

Já em relação à última fase das obras de infraestrutura no molhe de proteção aos cais do Porto de Suape, a previsão é que a finalização aconteça até o fim do primeiro semestre do ano de 2023. Além disso, essa última fase está prevista para receber investimentos por volta de R\$ 37 milhões, enquanto as fases anteriores foram concluídas com investimentos de R\$ 24,3 milhões. Com isso, a administração do complexo portuário continua com seus esforços para uma garantia de mais segurança e eficiência dentro das operações de movimentação de cargas no porto.

#### ***Administração do Porto de Suape destaca que obras de recuperação do molhe de proteção irá garantir infraestrutura necessária para novos empreendimentos no local***

O projeto de obras dentro do molhe de proteção aos cais no Porto de Santos está cada vez mais acelerado e um trecho de 1.690 metros está sendo recuperado, com a colocação de blocos de pedras que variam de 300 quilos a 12 toneladas, para garantir que essa infraestrutura seja a melhor possível para as operações de movimentação de cargas com companhias do setor portuário do mundo inteiro.

Assim, o titular da Diretoria de Engenharia de Suape, Cláudio Menna Barreto Valença, comentou: “Acreditamos que esse conjunto de intervenções, que também inclui aumento da profundidade (calado) na área dos cais e píeres, manutenção preventiva e recuperação estrutural de píeres; adoção de iluminação de LED no porto e restauração do Prédio da Autoridade Portuária (PAP), permitirá que tenhamos operações mais robustas em Suape, atraindo novos parceiros e investimentos. Além disso, a recuperação do molhe possibilitará que as operações se mantenham seguras pelos próximos 30 anos”.

Agora, a administração do Porto de Suape espera que os próximos meses sejam essenciais para que as obras de recuperação do molhe de proteção possam avançar significativamente para a finalização dentro do prazo estipulado no início do projeto.

*Fonte: Naval Porto Estaleiro*

*Data: 28/03/2022*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### SYMONE ARAÚJO É NOMEADA ASSESSORA E PERMANECE NA ANP

A ANP passa a ter apenas um diretor titular, Saboia, três substitutos e, agora, volta a ficar com uma diretoria vaga

*Por epbr 28 de março de 2022 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Petróleo e gás, Setor elétrico*

**Contato da redação**

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



### **Cerimônia de posse de Symone Araújo na ANP**

Symone Araújo foi nomeada assessora do diretor geral da ANP, Rodolfo Saboia nesta segunda (28). A decisão está publicada no DOU. Com isso, Symone permanece na ANP após o fim de seu mandato na diretoria, que se encerrou na sexta (25/3).

— A ANP passa a ter apenas um diretor titular, Saboia, três substitutos e, agora, volta a ficar com uma diretoria vaga.

— Em janeiro, o governo designou os três diretores substitutos: Luiz Henrique Bispo (superintendente de Conteúdo Local), Cláudio Jorge de Souza (superintendente de Dados Técnicos) e Marina Abelha (superintendente de Exploração). Podem ocupar os cargos por até dois anos, em ciclos de seis meses.

— Symone ainda pode ser reconduzida ao cargo, e havia expectativa de que a indicação ocorresse antes do fim de seu mandato.

Com a saída de Symone Araújo da diretoria, as superintendências sob sua responsabilidade foram redistribuídas:



– Segurança Operacional e Meio Ambiente (SSM) fica vinculada à Diretoria-Geral; Dados Técnicos (SDT), ao Cláudio Jorge; Pesquisa e Desenvolvimento (SPD), à Marina Abelha; e Distribuição e Logística (SDL), ao Luiz Henrique Bispo.

– Até o momento, Jair Bolsonaro (PL) indicou o secretário-executivo do Ministério do Meio Ambiente (MMA), Fernando Moura Alves, para a vaga de Dirceu Amorelli, que saiu em novembro de 2021.

– E Tabita Loureiro, servidora de carreira aprovada há mais de um ano pela Comissão de Infraestrutura (CI). Não teve sua nomeação votada no Plenário.

— Sujeita à pressão de partidos políticos, a ANP começou o ano sem uma definição de quem ocupará os quadros da diretoria, com cargos fixos, cuja aprovação tem que passar pelo Senado Federal, que promete dedicar a próxima semana para sabatinas e votações.

Gasolina a quase R\$ 9 na Bahia A cotação máxima para a gasolina comum está encostando em R\$ 9 na Bahia, indicou a pesquisa semanal de preços da ANP entre 20 e 26 de março. O litro era vendido a R\$ 8,94 em Jequié, a 365 km de Salvador, no Sudoeste da Bahia.

— No Sul do estado, Eunápolis também tem cotação máxima para a gasolina superando a casa dos R\$ 8. A ANP encontrou o litro do combustível por R\$ 8,20 na cidade.

— A cotação máxima da gasolina está acima de R\$ 8 em nove estados. O preço médio para o combustível está em R\$ 7,27 por litro, ainda de acordo com a ANP, que pesquisou 4.998 postos com o combustível.

— No diesel, a cotação máxima do litro no Maranhão está encostando em R\$ 8. A pesquisa da ANP encontrou o combustível sendo vendido a R\$ 7,97 na cidade de Balsas, a maior produtora de soja do estado.

— O litro do diesel está acima de R\$ 7 em 21 estados brasileiros. O preço médio do litro do combustível está em R\$ 6,68.

Sem diesel e gasolina A Petrobras projeta risco de desabastecimento localizado em algumas regiões do Brasil no próximo mês, segundo o colunista Lauro Jardim, de O Globo.

– O motivo seria a postergação da compra de gasolina e diesel por importadores, em função da defasagem dos preços internos em relação ao mercado internacional.

— A Fecombustíveis, que reúne os varejistas, enviou carta à ANP mostrando “preocupação com relação ao abastecimento nacional de óleo diesel, em virtude da dificuldade de importação do produto pelas distribuidoras”. A informação foi antecipada pelo político e pbr na semana passada.

— O Sindicato do Comércio Varejista de Derivados do Petróleo de Minas Gerais (Minaspetro), em comunicado, reforçou que em abril a situação deve se agravar. Diz que a Petrobras tem suprido cerca de 80% do mercado de diesel.

– Desde o ano passado, a Petrobras não tem aceitado todos os pedidos das distribuidoras. “Considerando nossa capacidade de produção e oferta, o volume aceito foi inferior aos pedidos atípicos recebidos, mas de acordo com as obrigações contratuais”, afirmou a empresa na semana passada.

Brent tem alta de 11% na semana O petróleo subiu mais de 1% na sexta (25/3), com um ataque a uma instalação de distribuição de petróleo na Arábia Saudita e a expectativa de uma possível liberação de reservas de óleo pelos EUA.



— O Brent teve alta de 1,4%, a US\$ 120,65 o barril, e o WTI subiu 1,4%, a US\$ 113,90 o barril. Na semana, o Brent subiu mais de 11,5%, e o WTI ganhou 8,8%. Reuters

Zelensky pede aumento da produção de óleo e gás O presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, pediu aos países produtores de energia no Fórum de Doha, no Catar, no sábado (26/3), que aumentem a produção de petróleo e gás natural para evitar a “chantagem” global da Rússia.

— “O futuro da Europa depende de seus esforços, peço que aumentem a produção de energia para garantir que todos na Rússia entendam que não se pode usar a energia como arma”, disse Zelensky virtualmente ao fórum político. CNN

Acordo de gás entre EUA e Europa vai encarecer energia no Brasil O acordo dos EUA para fornecer gás natural à União Europeia vai manter os preços do GNL em alta pelos próximos anos e pode impactar o preço da energia elétrica no Brasil, de acordo com consultorias, já que o país importa GNL para as termelétricas.

— A projeção de especialistas é que o valor do GNL se mantenha no atual patamar, de US\$ 20 por milhão de BTU, até pelo menos 2028. É o dobro da média do primeiro semestre de 2021. Em janeiro, o preço chegou a US\$ 30 por milhão de BTU, e no começo da guerra da Ucrânia marcou US\$ 65 por milhão de BTU. O Globo

Alta do petróleo estimula revitalização de campos maduros O aumento nos preços do barril de petróleo tem sido um estímulo adicional para investimentos em revitalização de campos maduros no Brasil, indicam especialistas.

— Dados da ANP compilados pela Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás (Abpip), os campos maduros terrestres vendidos pela Petrobras produziram 34,7 mil barris de petróleo equivalente por dia (boepd) em fevereiro, quase o triplo do extraído em igual mês em 2021. Valor

Produção de fertilizantes na berlinda Prevista para julho, a retomada das obras da Unidade de Fertilizantes de Nitrogenados (UFN3), que a Petrobras negocia com o grupo russo Acron, ainda está cercada de incertezas, informa O Globo. Não apenas pela guerra na Ucrânia, mas também por questões domésticas.

— De um lado, há o temor de que o negócio seja suspenso, caso as sanções contra a Rússia durem mais tempo. De outro, críticos afirmam que há problemas de insumos e que os termos da venda podem dificultar o impacto positivo que o agronegócio espera com essa transação.

ISA Cteep inicia projeto de baterias para armazenar energia A transmissora ISA Cteep fechou contrato com um consórcio formado pela You.On Energia e a TS Infraestrutura, derivada da Toshiba, para as obras do primeiro projeto de baterias em larga escala para armazenar energia no Sistema Interligado Nacional (SIN). O valor do acordo não foi divulgado.

— O projeto terá 30 MW de capacidade e foi aprovado pela Aneel no ano passado. Com previsão de R\$ 146 milhões em investimentos, a iniciativa deve entrar em operação até o final de 2022, em Registro (SP). Valor

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 28/03/2022*

## HIDRELÉTRICAS NA AMAZÔNIA VOLTAM AOS HOLOFOTES EM ANO ELEITORAL

Após uma década sem novos projetos, governo brasileiro autoriza estudo de grandes usinas e reacende debate sobre geração de energia limpa

*Por Diálogo Chino 28 de março de 2022 Em Eleições 2022, Meio ambiente, Setor elétrico*





***UHE Belo Monte é a maior hidrelétrica 100% brasileira, localizada na bacia do Rio Xingu, próximo de Altamira, no Pará. Com capacidade instalada de 11.233 MW, o suficiente para 60 milhões de pessoas ou cerca de 10% da demanda nacional (foto: Divulgação)***

Depois de quase dez anos sem licitar novos projetos hidrelétricos de médio ou grande porte no Brasil, em janeiro, o governo federal revelou que voltou a estudar a construção de três grandes usinas na bacia do rio Tapajós, no noroeste do Pará, em um dos

locais mais preservados da Amazônia. “Não houve nenhuma conversa prévia ou anúncio para o mercado. Foi uma surpresa mesmo”, garante Roberto Kishinami, do Instituto Clima e Sociedade (ICS), uma organização sem fins lucrativos que luta pela justiça climática.

A possibilidade de retomar a construção de empreendimentos dessa envergadura na maior floresta tropical do planeta volta à tona em um ano eleitoral em que dificilmente se poderá ignorar o debate sobre as mudanças climáticas, no país que no ano passado viveu a pior seca em mais de cem anos — um fenômeno potencializado pelo aquecimento global, problema para o qual a preservação da Amazônia é parte da solução.

As usinas de Jamanxim (881 megawatts), Cachoeira do Caí (802 MW) e Cachoeira dos Patos (528 MW), cujas análises voltaram à pauta em Brasília, são remanescentes de um ambicioso projeto de se construir o maior complexo hidrelétrico do país, que incluía ainda as gigantes São Luiz do Tapajós (8.040 MW) e Jatobá (1.650 MW). A ideia naufragou em 2016 pela enorme dimensão dos impactos sobre as terras indígenas da região.



***Ex-presidente Dilma Rousseff visita as obras da UHE Belo Monte, no Pará. Inaugurada em 2016 pela presidente, Belo Monte marcou o fim de um ciclo de construção de grandes hidrelétricas na Amazônia, iniciado alguns anos antes por seu antecessor e correligionário Luiz Inácio Lula da Silva (foto: Ichiro Guerra)***

Por isso, o anúncio revolveu fantasmas que pareciam ter ficado no passado. “No século 21, temos que buscar alternativas de

geração de energia”, avalia Juvêncio Cardoso, mestre em ciências ambientais pela Universidade Federal do Amazonas e professor na Terra Indígena Alto Rio Negro, no estado da Amazonas, próxima à fronteira com a Colômbia.

“As barragens mudam o curso natural da água, impactando a biodiversidade, a população de peixes e a vida dos povos da Amazônia”, completa Cardoso, um líder do povo Baniwa.

“A experiência dos povos do Xingu é que hidrelétrica na Amazônia não dá certo. Não traz desenvolvimento e não é sustentável”, concorda a ativista Antônia Melo, que foi despejada em 2014 de sua casa em Altamira, no norte do Pará, quando a megasusina de Belo Monte era construída.

### ***O mito da hidrelétrica como fonte de baixa emissão cai por terra***

Inaugurada em 2016 pela então presidente Dilma Rousseff, Belo Monte marcou o fim de um ciclo de construção de grandes hidrelétricas na Amazônia, iniciado alguns anos antes por seu

antecessor e correligionário Luiz Inácio Lula da Silva. Sua construção foi marcada por impactos socioambientais graves que renderam uma denúncia da Organização dos Estados Americanos contra o governo brasileiro. Famílias ribeirinhas foram removidas à força de suas terras, e os indígenas da região de Volta Grande do Xingu, que abriga diversos territórios protegidos, tiveram seu modo de vida alterado drasticamente pela redução no nível do rio. Nos centros urbanos da região, a falta de planejamento para receber um exército de 25 mil trabalhadores catapultou os indicadores de violência, especialmente contra as mulheres.

Belo Monte também foi alvo de centenas de ações judiciais e investigações de corrupção, um balanço tão negativo que ajudou a sepultar o debate sobre novas hidrelétricas na Amazônia — pelo menos até janeiro.

“A máxima era: hidrelétrica na Amazônia nem pensar”, admite Luiz Eduardo Barata, que entre 2016 e 2020 foi diretor do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), órgão que coordena a geração e transmissão de eletricidade no país. Hoje, Barata presta consultoria na área de energia.

### Dezenas de hidrelétricas operam na Amazônia

Um levantamento do Diálogo Chino com base nos dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) indica que, além das 32 hidrelétricas em operação na Amazônia, há 31 usinas em alguma etapa de planejamento. Outros 57 pontos da região já foram avaliados como altamente promissores em potencial energético e podem abrigar as novas hidrelétricas do país no futuro. São projetos que podem ou não vir a se concretizar, a depender de estudos de viabilidade, interesse de investidores e vontade política.



Entre investidores privados, há sinais de resistência, justamente pelo dano à imagem que um projeto como Belo Monte pode causar. “Difícilmente um banco ou uma empresa privada iria se



expor com empreendimentos dessa natureza, porque já há um debate acumulado sobre o papel do capital na preservação da Amazônia”, observa Kishinami, do ICS.

### **Capital chinês impulsiona hidrelétricas**

Apesar da crescente cautela empresarial, ainda há investimentos pesados em hidrelétricas na Amazônia vindos do Brasil e exterior, como de Portugal, Espanha, Canadá, Alemanha, Itália e França. Empresas chinesas têm aportes em seis das 63 usinas que já estão operando ou são planejadas, como mostra o levantamento. O interesse chinês no setor energético brasileiro vinha crescendo, mas a pandemia freou os negócios, que agora podem reaquecer.

**Interesse chinês nas hidrelétricas** Das 63 usinas que já estão operando ou são planejadas, seis são chinesas, de acordo com o levantamento do Diálogo Chino.

Um exemplo vem de Rondônia, onde uma negociação, paralisada desde 2019, para a aquisição da usina de Santo Antônio, no Rio Madeira, pela chinesa State Power Investment Corporation (Spic), está sendo retomada. A informação é do presidente da Câmara de Comércio Brasil-China, Charles Andrew Tang. “Ficou muito mais difícil viajar, e o olho no olho é importante. Mas há uma segunda razão para o ritmo mais lento dos negócios. O governo não tem sido mais amigável com os chineses”, alfineta o executivo sobre a indisposição do governo Bolsonaro com relação à China.

Já o histórico dos dois principais candidatos ao pleito de 2022 indica que ambos podem apostar no modelo, que parecia esquecido. O atual presidente Jair Bolsonaro — que sofreu escrutínio internacional em razão das taxas recorde de desmatamento na Amazônia e do desmonte de órgãos de fiscalização ambiental — foi quem deu o primeiro passo, retomando o debate do potencial hidrelétrico da região. “Além de destruir tudo, esse governo vem anunciar mais usinas na Amazônia”, revolta-se Antônia Melo.

### **O projeto de grandes hidrelétricas na Amazônia não só não acabou como eu desconfio que pode voltar até maior em um eventual governo Lula**

Seu principal oponente, Lula, que aparece em primeiro lugar nas pesquisas de intenção de voto, foi o responsável por começar a erguer as grandes hidrelétricas na floresta. Um movimento que, na visão de analistas, pode ser retomado como parte de uma estratégia para impulsionar a economia, especialmente diante da crise recente que levou milhares de brasileiros de volta à miséria. “O projeto de grandes hidrelétricas na Amazônia não só não acabou como eu desconfio que pode voltar até maior em um eventual governo Lula”, aposta Kishinami.

“Hidrelétricas mobilizam muito capital, e pega bem para um governo dizer que está inaugurando a segunda ou terceira maior hidrelétrica do mundo”, observa Roberto Schaeffer, professor de planejamento energético na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

O problema é que a Amazônia brasileira tem péssimas condições para a construção de usinas, não apenas pelos impactos socioambientais inerentes a uma obra de grande porte no meio da floresta tropical, mas também porque, como a região é muito plana, qualquer reservatório exige o alagamento de áreas enormes.

“O impacto socioambiental da hidrelétrica é incomparável a qualquer outro tipo de energia”, afirma Philip Fearnside, pesquisador do Inpa, um instituto de pesquisas sobre a Amazônia, e estudioso do tema. Entre os principais impactos ambientais das hidrelétricas, está a emissão de gás metano, fruto da decomposição dos restos de troncos e plantas que ficam no fundo dos reservatórios.

Devido a esse efeito adverso, algumas hidrelétricas — como Balbina, no Amazonas — se tornaram mais poluentes do que a própria termelétrica a carvão. “O mito da hidrelétrica como fonte de baixa emissão cai por terra”, afirma Gustavo Pinheiro, do ICS.

### **Mudanças climáticas são decisivas**

As mesmas mudanças climáticas que reforçam a importância de manter a floresta em pé — e por isso desencorajam grandes obras de infraestrutura na Amazônia — colocam em xeque a viabilidade das próprias hidrelétricas, ao impor ao Brasil secas cada vez mais frequentes e prolongadas.

#### **Abaixo da capacidade**

*De acordo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Belo Monte operou com apenas 24% da capacidade, levando-se em conta a média mensal dos últimos cinco anos. E ela não é a única: as hidrelétricas de Tucuruí, Jirau e Santo Antônio também tiveram um baixo desempenho, com a média de capacidade de 40%, 49% e 55% respectivamente.*

Sem chuvas, falta água para girar as turbinas e gerar energia, especialmente nas chamadas hidrelétricas a fio d'água, aquelas que não têm reservatório para acumular água para o período seco, ou nas quais esse reservatório é muito pequeno. É o caso de Belo Monte, projetada para ser a hidrelétrica com maior capacidade de geração de energia do país, com 11.233 MW. Ela, no entanto, chegou a operar com apenas metade das 18 turbinas nos meses de estiagem, gerando, segundo o ONS, menos de 400 MW por mês — 3% de sua capacidade.

Considerando a média mensal dos últimos cinco anos, Belo Monte operou, ainda de acordo com o ONS, com apenas 24% da capacidade, um problema que afeta outras usinas da Amazônia. Na hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, essa média foi de 40%. Jirau e Santo Antônio, ambas no rio Madeira, operaram em média com 49% e 55% da capacidade, respectivamente.

“Na última década, principalmente, as hidrelétricas não têm conseguido entregar toda a energia contratada por falta de água. Uma explicação é que muitas hidrelétricas perderam o rendimento desde que foram construídas, e a outra é que, em algumas bacias, houve uma redução de chuvas”, explica Kishinami, do ICS.

A redução do tamanho do reservatório de Belo Monte, de 1.225 quilômetros quadrados, no projeto original, para 478 km<sup>2</sup>, na obra que foi levada a cabo, foi essencial para diminuir a resistência da sociedade civil ao mega-empreendimento. Por outro lado, tornou a usina mais dependente da água das chuvas.

Em pouco tempo, Belo Monte se mostrou um erro. Mas não foi por falta de aviso. Em 2015, o estudo Brasil 2040, encomendado pelo próprio governo Dilma, alertava para “quedas na vazão dos reservatórios das hidrelétricas” com “impactos enormes” para o Sistema Interligado Nacional (SIN), “levando a uma desestruturação do sistema e probabilidades de déficit inaceitáveis”.

### **Do ponto de vista técnico, a hidrelétrica no Brasil não tem mais lugar**

Seis anos depois, em 2021, a pior seca dos últimos cem anos levou o Brasil ao menor nível de uso de energia hidrelétrica da sua história. Para evitar um apagão, o governo federal foi obrigado a acionar as termelétricas, uma fonte de energia altamente poluente e mais cara, que resultou no aumento da conta de luz do brasileiro.

“A realidade se impõe, a natureza não respeita decisões políticas, os cenários do Brasil 2040 estão se materializando e, inclusive, piores do que cientistas previam. Acho que isso inviabiliza as usinas”, avalia Pinheiro.

“Do ponto de vista técnico, a hidrelétrica no Brasil não tem mais lugar”, concorda Schaeffer, da UFRJ, que coordenou o estudo Brasil 2040.

### **Usinas reversíveis e de reserva**



Uma opção para o futuro das hidrelétricas é apostar no modelo de usina reversível, em que a água não utilizada no período chuvoso é armazenada em um segundo reservatório. Depois, quando há menor oferta de água ou maior demanda por energia, a água reservada abastece a usina.

Ajustes no sistema de geração e distribuição também podem ajudar a desanuviar o horizonte. Especialistas são unânimes em apontar que é preciso ampliar a presença de usinas eólicas e solares na matriz energética brasileira — atualmente, essas fontes respondem por menos de 13% da eletricidade produzida no país.



“Há um espaço enorme para as renováveis não convencionais, como usinas eólicas e solares”, observa Barata, ex-diretor do ONS. “Estudos mostram que até 40% do nosso consumo pode vir desse tipo de renováveis”.

***Indígenas do Xingu protestam contra o enchimento do reservatório da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Rio Xingu, em 2015, antes de sua inauguração (Marcello Casal Jr/Agência Brasil)***

Somado a isso, a tecnologia dessas usinas barateou nos últimos anos. De quebra, ampliar a presença de eólicas e solares na geração brasileira permitiria promover mudanças no uso das hidrelétricas. Hoje, elas são a principal fonte de energia no Brasil, respondendo por 58% da matriz. Mas como trabalham de forma permanente, não conseguem armazenar água para os períodos de maior demanda e seca.

“Os reservatórios das hidrelétricas são uma baita de uma bateria dentro do sistema, mas hoje é impossível eles ficarem cheios porque estão gerando energia o tempo todo”, aponta Kishinami.

A equação é simples: estimular a dupla eólica + solar quando houver abundância de sol e vento e, em momentos em que a demanda superar a geração, ligar as turbinas das hidrelétricas. Hoje, esse papel de socorrer o sistema cabe às termelétricas.

“Além de tudo, a termelétrica pode demorar vários dias até chegar à sua capacidade máxima. Mas na hidrelétrica, basta abrir as comportas que, em poucos segundos, está gerando energia intensamente”, compara Kishinami.

Para esse formato funcionar, seria necessário reformular os contratos com as hidrelétricas e o próprio sistema de distribuição, dando-lhe maior capilaridade.

Segundo Roberto Schaeffer, da UFRJ, “um sistema bem conectado significa que, se neste momento tem sol na Bahia, tem muito vento em Pernambuco, todos os outros lugares [hidrelétricas] devem parar de gerar energia para guardar água para o momento em que tivermos menos vento ou sol”.

Várias dessas sugestões constam do Plano Decenal de Expansão de Energia 2031, um estudo produzido por técnicos do governo federal para nortear as decisões da União no setor. Concluído em janeiro, o documento prevê a redução na participação das hidrelétricas na matriz brasileira (de 58%, em 2021, para 45%, em 2031), compensada pela expansão das fontes eólica e solar.

De qualquer forma, o debate não deve mais ser feito apenas do ponto de vista da geração energética. “É sobre o papel da Amazônia para o país”, diz Kishinami. “Não podemos esquecer que esse tipo de empreendimento coloca em risco o patrimônio socioambiental e leva à extinção de centenas de línguas”.

Por Fernanda Wenzel, Naira Hofmeister, Pedro Papini, Bettina Gehm

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 28/03/2022

## POÇO EM SERGIPE TERMINA SEM INDÍCIOS DE ÓLEO E GÁS, DIZ ENAUTA

Campanha é operada pela ExxonMobil (50%), com Murphy Oil (20%) e Enauta (30%); Murphy falou em potencial de 1 bilhão de barris

*Por epbr - 28 de março de 2022 - Em Mercado de gás, Mercado offshore, Petróleo e gás*



A Enauta informou nesta segunda (28/3) que o poço 1-EMEB-3-SES, perfurado no bloco exploratório SEAL-M-428, em águas profundas da Bacia de Sergipe-Alagoas, foi concluído sem identificar indícios de óleo ou gás natural.

A campanha de perfuração do prospecto Cutthroat foi comandada pela ExxonMobil, operadora do projeto, que também conta com participação da Murphy Oil Corporation.

“Embora não tenha sido constatada a ocorrência de hidrocarbonetos nesse poço, o consórcio realizará estudos complementares, integrando os dados amostrados à sua interpretação geológica regional, de forma a atualizar sua visão quanto ao potencial exploratório dos blocos situados em águas ultraprofundas na Bacia Sergipe-Alagoas”, diz comunicado ao mercado divulgado pela Enauta.

A licença emitida pelo Ibama para a campanha em águas profundas de Sergipe autoriza a perfuração de até 11 poços exploratórios nos blocos SEAL-M-351, SEAL-M-428, SEAL-M-430, SEAL-M-501, SEAL-M-503 e SEAL-M-573, áreas das 13ª, 14ª e 15ª rodadas de licitação da ANP. A licença tem validade de cinco anos.

A ExxonMobil é a operadora do projeto e detém 50% de participação no consórcio formado também pela Murphy Oil (20%), dos EUA, e pela brasileira Enauta (30%) para explorar nove blocos no litoral de Sergipe.

### Estimativas polêmicas

Na última semana, a agência Reuters noticiou que o presidente-executivo da Murphy Oil, Roger Jenkins, em apresentação aos investidores, estimou que a área tem potencial de recursos brutos entre 500 milhões e 1,050 bilhão de barris de óleo e gás (boe).

Segundo a Enauta, a estimativa “foi elaborada pela Murphy Oil de maneira unilateral anteriormente ao início da perfuração”.

A Enauta “destaca que, segundo a sua área técnica, a avaliação do prospecto somente será efetivamente conhecida após a perfuração e a perfilagem final do poço. A Companhia manterá o mercado informado sobre esse tema”, diz o comunicado enviado na semana passada.

“A Enauta Participações S.A. (“Companhia”, B3:ENAT3) informa aos seus acionistas e ao mercado em geral que foi concluída a perfuração, a perfilagem e a avaliação final do poço exploratório no Bloco SEAL-M-428 (prospecto Cutthroat), denominado 1-EMEB-3-SES.

Embora não tenha sido constatada a ocorrência de hidrocarbonetos nesse poço, o Consórcio realizará estudos complementares, integrando os dados amostrados à sua interpretação geológica regional, de forma a atualizar sua visão quanto ao potencial exploratório dos blocos situados em águas ultraprofundas na Bacia Sergipe-Alagoas.

A Enauta Energia S.A., controlada da Companhia, possui 30% de participação em nove blocos na Bacia de Sergipe-Alagoas. A Enauta foi parcialmente carregada pelos parceiros ExxonMobil e Murphy Oil Corporation na perfuração desse poço, conforme acordado nos respectivos acordos de farmout.”

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 28/03/2022



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### APÓS RECORDE EM FEVEREIRO, ARRECADAÇÃO DEVE SER IMPACTADA POR DESONERAÇÕES DO GOVERNO NO ANO ELEITORAL

Dados da Receita Federal foram divulgados nesta segunda-feira

Por *Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA – A arrecadação federal em fevereiro de 2022 somou R\$ 148,664 bilhões, de acordo com dados da Receita Federal. O número registra um avanço de 5,27% em relação ao mesmo mês do ano anterior, já descontada a inflação do período.

Esses números ainda não refletem as medidas tributárias anunciadas pelo governo no início desse ano, como as reduções de alíquotas de alguns tributos, como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), PIS/Cofins que incide sobre combustíveis, Imposto de Importação (II) e IOF. O Fisco admite que a tendência é de que essas medidas diminuam a arrecadação.

O chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal, auditor-fiscal Claudemir Malaquias, pondera que a atividade econômica determina o desempenho da própria arrecadação e as mudanças adotadas pelo governo devem diminuir a arrecadação:

— Todas as medidas anunciadas foram medidas que desoneram a carga fiscal, ou seja, desoneram o contribuinte do pagamento de impostos. Essas medidas reduzem a carga tributária e, conseqüentemente, tendem a reduzir a arrecadação. Vamos aguardar o início da vigência para verificarmos o comportamento dos contribuintes.

Malaquias explicou que o resultado de fevereiro majoritariamente reflete fatos ocorridos em janeiro, então ainda haverá um período para o Fisco observar os efeitos das medidas adotadas pelo governo. Ele lembrou que no passado, a redução de alguns tributos chegava a provocar aumento da arrecadação pelo incremento da atividade econômica, mas que ainda é cedo para avaliar os impactos dessas novas medidas.

— Em linhas gerais, em termos grosseiros e à primeira vista, todas as medidas são de desoneração e então o impacto será de redução da carga tributária — reiterou.

Desde 2021, a arrecadação federal vem batendo recordes e o governo sustenta que esse aumento é estrutural, a despeito da preocupação com que alguns analistas veem esse cenário.

Com esse aumento da arrecadação, o governo está promovendo ajustes em alguns tributos, sobretudo para ajudar na queda da inflação, cujo índice acumulado em 12 meses ultrapassa os dois dígitos.



Na última semana, o governo zerou, até o fim deste ano, o imposto de importação sobre o café, a margarina, o queijo, o macarrão, o óleo de soja e o açúcar. Também foi zerado o imposto de importação do etanol, que é misturado na gasolina e também vendido separadamente.

Para Juliana Damasceno, analista sênior da Tendências Consultoria e pesquisadora do Ibre/FGV, as medidas tributárias adotadas pelo governo no esforço antiinflacionário são tomadas pelo lado da receita, quando se pode contar com fontes extraordinárias.

— Abrir mão de uma receita que surpreende de forma positiva é bem menos demandante do que gastar, ou entrar no dilema de ampliar gastos tendo teto de gastos — avalia, lembrando que há margem para essa redução por algumas razões, como os efeitos diretos da alta do preço do petróleo, que influenciam tanto no recolhimento de royalties como de forma disseminada pelo efeito da inflação na economia.

Na avaliação da economista, o desempenho positivo da arrecadação não é estrutural:

— Quando a gente olha o desempenho da arrecadação, a gente consegue ver que são os motores conjunturais que continuam no comenado. Não há indícios de uma recuperação estrutural. A gente vê que a produção industrial assim como a venda de bens continuam em queda, mas tem recorde de arrecadação, e em movimento contrário aos resultados negativos desses setores.

Para ela, a preocupação que fica é como as medidas tributárias que são adotadas pelo governo agora, e que vão repercutir na arrecadação, serão "tiradas de cena" quando não houver um movimento favorável de fatores conjunturais, como a alta de commodities e a inflação acelerada.

### **Melhor desempenho para o mês**

Os dados da arrecadação de fevereiro foram divulgados nesta segunda-feira. De acordo com o Fisco, esse é o melhor resultado para o mês desde 2000. Nos dois primeiros meses deste ano, a arrecadação federal somou R\$ 359,6 bilhões, registrando avanço real de 9,85% ante o primeiro bimestre de 2021.

Segundo a Receita, o aumento neste período pode ser explicado principalmente pelos recolhimentos de ajuste do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Malaquias, afirmou que o resultado da arrecadação de fevereiro foi muito satisfatório:

— Isso demonstra a adesão da arrecadação ao desempenho da atividade econômica.

O auditor ainda explicou que o Fisco aguarda o encerramento do trimestre para avaliar o desempenho das empresas, que representam parte relevante da arrecadação, já que março é o último mês para se fazer ajustes e haverá uma análise mais precisa, uma vez que em 2021 esses tributos foram responsáveis por um volume significativo de receitas extraordinárias.

Em fevereiro, o Fisco destacou o desempenho da arrecadação do IOF, que somou R\$ 4,5 bilhões, um crescimento real de 26,28%, fruto do crescimento de operações de crédito, que influenciaram o IOF crédito para pessoas físicas e jurídicas, além de maior arrecadação em operações de câmbio.

A arrecadação do IRRF-Rendimentos de Capital somou R\$ 5 bilhões em fevereiro, um crescimento real de 57,77% em relação ao mesmo mês do ano passado. A economista Juliana Damasceno destacou que esse crescimento reflete os maiores rendimentos de fundos e títulos de renda fixa, fruto da Selic, a taxa básica de juros, em alta. O Banco Central vem elevando a Selic para frear a aceleração da inflação e atualmente está fixada em 11,75% ao ano.





A arrecadação de PIS/Cofins somou R\$ 32 bilhões neste mês, um avanço de 6,68% em relação ao ano passado. O resultado é fruto do melhor desempenho do setor de serviços, a despeito da retração da indústria.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 28/03/2022

## NOVAS REGRAS DE HOME OFFICE E TRABALHO POR PRODUÇÃO ENTRAM EM VIGOR HOJE. ENTENDA

Medida provisória foi publicada pelo governo Bolsonaro  
*Por Manoel Ventura*

BRASÍLIA — O governo federal publicou nesta segunda-feira a medida provisória (MP) que facilita o home office (teletrabalho) para além do período da pandemia de Covid-19, abrindo a possibilidade de adoção definitiva de um modelo híbrido e também a adoção de um esquema de trabalho por produção — e não apenas por jornada de trabalho. Com a publicação do texto, as novas regras passam a valer imediatamente.

A medida provisória precisa ser votada pelo Congresso Nacional em um prazo de quatro meses. Os parlamentares podem alterar os detalhes da lei.

O governo diz que a edição da MP foi necessária para ajustar a legislação às necessidades dessa nova forma de trabalho, explicitada durante a pandemia.

Com a MP, o trabalhador poderá ser contratado seguindo as regras da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), mas sob o regime de produção, inclusive sem controle de ponto, quando estiver no regime de teletrabalho.

A MP considera teletrabalho ou trabalho remoto (o home office) a prestação de serviços fora das dependências do empregador, de maneira preponderante ou não.

### Serviços por tarefa

O comparecimento, ainda que de modo habitual, às dependências do empregador para a realização de atividades específicas, que exijam a presença do empregado no estabelecimento, não descaracteriza o regime de teletrabalho ou trabalho remoto, de acordo com o texto.

O empregado em regime de teletrabalho ou trabalho remoto poderá prestar serviços por jornada (com controle de ponto) ou por produção ou tarefa.

Na hipótese da prestação de serviços em home office por produção ou por tarefa não será cobrado o ponto do trabalhador e nem é necessário estabelecer horários de almoço, por exemplo. O empregado pode escolher seus horários. Ele precisará apresentar, porém, os serviços contratados. Além disso, deve seguir todas as demais regras da CLT.

Segundo o Ministério do Trabalho e Previdência, o objetivo de uma das medidas é ajustar a legislação às necessidades do trabalho híbrido, explicitada durante a pandemia.

De acordo com o governo, não estão sendo alteradas regras previdenciárias, isto é, a pessoa que adotar o teletrabalho continua com as mesmas normas do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) que valem para o trabalho presencial.

A MP ainda permite a adoção do regime de teletrabalho ou trabalho remoto para estagiários e aprendizes, o que hoje não é permitido.

### Empregados com filhos têm preferência



Os empregadores deverão conferir prioridade aos empregados com deficiência e aos empregados e empregadas com filhos ou crianças sob guarda judicial até quatro anos de idade na alocação em vagas para atividades que possam ser efetuadas por meio do teletrabalho.

Além do modelo híbrido de trabalho, o funcionário poderá trabalhar em uma localidade diferente de onde foi contratado. Nesse caso, vale a legislação de onde ele celebrou o contrato. Com isso, o trabalhador pode morar em outro estado ou outro país, mas seguindo as regras da CLT.

A MP diz que o tempo de uso de equipamentos tecnológicos e de infraestrutura necessária, e de softwares, de ferramentas digitais ou de aplicações de internet utilizados para o home office fora da jornada de trabalho normal do empregado não constitui tempo à disposição, regime de prontidão ou de sobreaviso.

O uso de um celular da empresa, por exemplo, fora do horário de trabalho não pode contar como sobreaviso, exceto se houver previsão em acordo individual ou em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Por fim, a MP diz que o empregador não será responsável pelas despesas resultantes do retorno ao trabalho presencial, na hipótese do empregado optar pela realização do home office fora da localidade prevista no contrato.

A medida provisória trata ainda do pagamento do auxílio-alimentação. O texto deixa claro que os valores pagos pelo empregador a título de auxílio-alimentação deverão ser utilizados exclusivamente para o pagamento de refeições em restaurantes e estabelecimentos similares ou para a aquisição de gêneros alimentícios em estabelecimentos comerciais.

O empregador, ao contratar empresa para o fornecimento do auxílio-alimentação, não poderá: exigir ou receber qualquer tipo de deságio ou imposição de descontos sobre o valor contratado; e estabelecer prazos de repasse ou pagamento que descaracterizem a natureza pré-paga dos valores a serem disponibilizados aos trabalhadores.

A execução inadequada, o desvio ou o desvirtuamento das finalidades do auxílio-alimentação pelos empregadores ou pelas empresas emissoras de instrumentos de pagamento de auxílio-alimentação acarretará a aplicação de multa no valor de R\$ 5.000 a R\$ 50.000,00.

O governo publicou ainda outra medida provisória. A segunda MP estabelece um "roteiro" de ações que podem ser tomadas em caso de calamidade pública, incluindo a redução de salário e jornada, como foi autorizado durante a pandemia de Covid-19.

Nesse caso, a calamidade poderá ser nacional, estadual ou municipal.

As regras sobre situações de calamidade autorizam o saque-calamidade do FGTS, a antecipação do abono salarial e o aumento de parcelas do seguro-desemprego.

Também será possível facilitar o teletrabalho, antecipar férias e feriados e adotar a redução proporcional de jornada de trabalho e salário ou suspensão temporária do contrato.

### **Especialistas avaliam**

Luiz Guilherme Migliora, sócio da área trabalhista do Veirano Advogados, afirma que o texto da medida provisória ainda deixa dúvidas. Entre os pontos com embaraços, diz ele, está qual é a definição de trabalho por produção ou por tarefa.

— Isso é uma novidade. Como vai estabelecer o que é a tarefa? Vai colocar no contrato? Vai ter uma tendência natural de estabelecer tarefas se a pessoa está no teletrabalho — disse.

Ele também cita o artigo da lei que afirma que o regime de home office “não se confunde e nem se equipara à ocupação de operador de telemarketing ou de teleatendimento”.

— Parece que a lei está dizendo que se a atividade exigir horários, não pode trabalhar por tarefa, mas isso não está claro. A ideia em si não é ruim, mas a execução não é boa. Tudo que gera incerteza gera custo — diz ele, para quem a Justiça do Trabalho tende a punir abusos na aplicação da legislação.

Christiana Fontenelle, sócia do Bichara Advogados, diz que as alterações foram importantes e merecem cautela do empregador.

— Um grande ponto de atenção refere-se a jornada de trabalho dos empregados neste regime, pois eles somente não poderão ter a jornada de trabalho controlada se forem contratos por produção ou por tarefa — afirma.

Outros dois aspectos destacados por ela referem-se a previsão de que ao empregado em home office aplicam-se às normas coletivas da base territorial do estabelecimento que o contratou e, não a da sua residência, e que quando este empregado optar por residir fora do país a ele se aplicará a legislação brasileira.

— Um ponto positivo da MP é que ficou estipulado que o tempo de uso de equipamentos de comunicação fora do horário de trabalho não constitui, a princípio, tempo à disposição ou sobreaviso, exceto se houve disposição em contrário. Durante a vigência da MP as empresas poderão adotar o teletrabalho para aprendizes e estagiários de modo seguro, pois há permissão expressa para tanto — disse.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 28/03/2022*

## **BIDEN VAI PROPOR IMPOSTO MÍNIMO DE 20% SOBRE RENDA DOS AMERICANOS MAIS RICOS NESTA SEGUNDA**

Se aprovada, taxa resultaria em US\$ 360 bilhões em novas receitas na próxima década. Plano faz parte de proposta orçamentária do governo

*Por Bloomberg*



**Presidente americano Joe Biden vai propor taxa de 20% sobre renda dos mais ricos**  
*Foto: Bloomberg*

WASHINGTON - O presidente Joe Biden vai propor um imposto mínimo de 20% sobre famílias americanas cuja renda anual exceder o valor de US\$ 100 milhões. A taxa inclui ganhos de capital não realizados e faz parte de sua proposta orçamentária a ser divulgada na segunda-feira.

O plano - chamado de “Imposto de Renda Mínima Bilionária” pela Casa Branca – representa a proposta mais agressiva do governo até agora para aumentar a tributação dos americanos mais ricos.

Se aprovado, o imposto geraria cerca de US\$ 360 bilhões em novas receitas na próxima década, representando mais de um terço do corte de US\$ 1 trilhão projetado pela Casa Branca nos gastos deficitários nesse período. Ele entraria em vigor em 2023



“O presidente Biden é um capitalista e acredita que qualquer um deve ser capaz de se tornar um milionário ou bilionário”, disse a Casa Branca em comunicado. “Ele também acredita que é errado que os Estados Unidos tenham um código tributário que faça com que as famílias mais ricas do país paguem uma taxa de imposto menor do que as famílias trabalhadoras”.

### **700 bilionários**

O imposto mínimo, divulgado pela primeira vez pelo Washington Post, é semelhante a uma proposta apresentada no ano passado pelos democratas do Senado, que sugeriram compensar o custo do projeto de lei Build Back Better, de Biden, com um imposto mínimo que se aplicaria aos contribuintes cujo patrimônio líquido excedesse US\$ 1 bilhão ou cuja renda ultrapassasse US\$ 100 milhões anuais por três anos consecutivos.

Aqueles que se enquadrarem na nova lei seriam obrigados a concluir um processo chamado marcação a mercado, no qual forneceriam à Receita Federal contas detalhadas de quanto seus ativos ganharam ou perderam em valor a cada ano.

O governo projeta que mais da metade das receitas do novo pagamento viria dos cerca de 700 bilionários do país.

Os céticos incluem democratas importantes, como o presidente do Comitê de Meios e Modos da Câmara, Richard Neal, que propôs uma sobretaxa de imposto de renda para os americanos mais ricos. O senador Joe Manchin, um democrata da Virgínia Ocidental que rejeitou a legislação Build Back Better em dezembro, disse temer que o plano seja complicado.

*Fonte: O Globo - RJ  
Data: 28/03/2022*

### **AÇÕES DA PETROBRAS CAEM QUASE 3% APÓS BOLSONARO DECIDIR DEMITIR SILVA E LUNA**

No exterior, ADRs cedem. Queda do petróleo também prejudica papéis da empresa. Dólar volta a subir após oito pregões e Ibovespa cede

*Por Vitor da Costa e João Sorima Neto*

RIO — As ações da Petrobras fecharam em queda nesta segunda-feira e contribuíram para o desempenho negativo do Ibovespa.

Os papéis já apresentavam baixa desde o início do dia, em linha com a queda do petróleo no exterior, mas o movimento se intensificou na reta final do pregão após o presidente Jair Bolsonaro decidir demitir o presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, em meio à pressão por conta do aumento no preço dos combustíveis.

O anúncio ainda não foi feito, mas isso deve ser confirmado nas próximas horas.

As ações ordinárias da empresa (PETR3, com direito a voto) cederam 2,63%, negociadas a R\$ 34,08 e as preferenciais (PETR4, sem direito a voto) 2,17%, cotadas a R\$ 31,60.

O Ibovespa cedeu 0,29%, aos 118.738 pontos.

No exterior, as ADRs (American Depositary Receipts) da Petrobras, que são recibos de ações negociados na Bolsa de Nova York, caem 3,47% no after hours, negociação que acontece após o fechamento do mercado.

A possível troca de comando da estatal influencia o comportamento dos investidores, segundo analistas.





Os papéis estão sendo negociado a US\$ 14,18. Desde o início do dia, as ADRs da Petrobras já vinham operando no negativo, também em linha com a queda do preço do petróleo. Mas o movimento ganhou força quando começaram circular informações de troca de comando na empresa.

O analista de Research da Ativa Investimentos, Ilan Arbetman, destaca que, embora a decisão seja semelhante à tomada um ano atrás, quando Bolsonaro decidiu não reconduzir o então presidente Roberto Castello Branco ao cargo, os desdobramentos para as ações foram mais contidos.

“Isto acontece pela hora pela qual a notícia foi divulgada e pelo mercado já trabalhar a semanas com a possibilidade da mudança ser executada”, ressaltou Arbetman, em comentário.

Para o analista, a indicação de Pires não seria reconhecida pelo mercado como uma ruptura com “as transformações operacionais e financeiras que vem sendo executadas na companhia desde a metade da década passada”.

### **Dólar volta a subir**

Após cair por oito pregões consecutivos, o dólar fechou em alta nesta segunda-feira. Além da correção natural, o movimento acompanhou a valorização da moeda no exterior.

A moeda americana teve alta de 0,53%, negociada a R\$ 4,7716.

No pregão, os investidores repercutiram novas falas do presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, sobre a proximidade do fim do ciclo de altas nos juros.

Na véspera, Campos Neto voltou a reafirmar que o pico da inflação deve ocorrer em abril e que há o entendimento para o fim do ciclo de altas da Selic em 12,75%, ainda que novos ajustes possam ser feitos.

Já no exterior, ganha força a percepção de que o Federal Reserve, Banco Central americano, precisará acelerar seu processo de alta dos juros.

— Os ativos brasileiros ainda estão depreciados, mesmo com essas altas recentes. Temos um câmbio que, mesmo na região de R\$ 4,80, ainda pode ser considerado um real desvalorizado frente ao dólar – disse o head de Renda Variável da Zahl Investimentos, Flávio de Oliveira.

Para Oliveira, o fluxo estrangeiro deve continuar ajudando os ativos domésticos no curto prazo, já que o Brasil se encontra em uma posição favorável, na comparação relativa, com outros emergentes.

— Estamos próximos de uma região de equilíbrio para o câmbio, mesmo que o dólar não esteja barato, mas levando em conta os riscos que temos pela frente. O Brasil é um país relativamente confiável e que está com os ativos baratos.

### **Covid-19 e guerra**

Além de discussões sobre política monetária, os agentes de mercado repercutiram o avanço dos casos de Covid-19 na China, que ajudaram a derrubar as cotações do petróleo. O país adotou um novo lockdown em Xangai, o mais importante polo financeiro do país.

As medidas restritivas reascendem nos investidores os receios de paralisação da atividade econômica. A Tesla, por exemplo, vai paralisar a produção de carros elétricos em Xangai por causa do surto.



Os mercados já aguardam um novo encontro entre delegações de Rússia e Ucrânia na terça-feira de forma presencial. No entanto, ainda é cedo para afirmar que um acordo para pôr fim ao conflito está próximo.

No domingo, o presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, disse que Ucrânia está disposta a se tornar neutra e comprometer o status da região leste de Donbass como parte de um acordo de paz.

### **Petróleo tomba**

Com os receios gerados pelo lockdown na China, os preços dos contratos futuros do petróleo apresentaram fortes quedas.

O contrato para maio do petróleo tipo Brent caiu 6,80%, negociado a US\$ 112,48, o barril.

Já o contrato para o mesmo mês do tipo WTI cedeu 7%, cotado a US\$ 105,96, o barril.

### **Boletim Focus: mais inflação**

Na cena interna, o destaque foi para a divulgação do Boletim Focus pelo Banco Central (BC), com as expectativas dos agentes de mercado.

As projeções de inflação para o final deste ano foram elevadas pela 11ª semana consecutiva. Agora, a estimativa está em 6,86% ante os 6,59% da semana anterior.

O número é bem superior ao teto da meta do BC, que é de 5%.

Para o final de 2023, a estimativa passou de 3,75% para 3,80%, terceira alta consecutiva.

No caso da Selic, as previsões mantiveram-se inalteradas em 13% ao final deste ano e 9% ao término de 2023.

Para o dólar, por sua vez, as projeções foram revisadas para baixo. Ao final deste ano, a estimativa passou de R\$ 5,30 para R\$5,25. Já para o término de 2023, houve corte de R\$ 5,22 para R\$ 5,20.

### **Vale e frigoríficos sobem**

As ordinárias da PetroRio (PRIO3) cederam 0,79% e as da 3RPetroleum (RRRP3) subiram 0,10%.

As ordinárias da Vale (VALE3) subiram 0,12% e as da Siderúrgica Nacional (CSNA3) cederam 1,17%.

As preferenciais da Usiminas (USIM5) subiram 0,57%.

No setor financeiro, as preferenciais do Itaú (ITUB4) e do Bradesco (BBDC4) tiveram quedas de 0,07% e 0,49%, respectivamente.

Na ponta positiva, destaque para as empresas de proteína animal, que possuem receita dolarizada e se beneficiaram da alta da divisa.

Os papéis ON da Marfrig (MRFG3), da BRF (BRFS3), da Minerva (BEEF3) e da JBS (JBSS3) tiveram altas de 4,02%, 2,29%, 3,66% e 1,64%, respectivamente.

### **Bolsas no exterior**

As bolsas americanas fecharam com altas, em um pregão marcado por forte volatilidade. O índice Dow Jones subiu 0,27% e o S&P, 0,71%. Em Nasdaq, ocorreu alta de 1,31%.



Na Europa, as bolsas fecharam com direções contrárias. A Bolsa de Londres cedeu 0,14% e a de Frankfurt subiu 0,78%. Em Paris, ocorreu alta de 0,54%.

As bolsas asiáticas fecharam com direções contrárias. O índice Nikkei, da Bolsa de Tóquio, caiu 0,73%. Em Hong Kong, houve alta de 1,31% e, na China, de 0,07%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/03/2022

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### ECONOMISTAS ELEVAM PROJEÇÃO DE INFLAÇÃO DE 2022 PARA 6,86%, NA 11ª SEMANA DE ALTA DA ESTIMATIVA

Expectativa para o IPCA do ano que vem subiu de 3,75% para 3,80%, acima do centro da meta  
Por Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Economistas do mercado financeiro elevaram, pela 11ª semana consecutiva, a estimativa da inflação esperada para este ano, indicou o relatório do Boletim Focus divulgado pelo Banco Central (BC) nesta segunda-feira, 28.

Com o impacto da disparada de preços de commodities provocada pela guerra na Ucrânia, a projeção para o IPCA de 2022 avançou de 6,59% para 6,86%, ainda se distanciando do teto da meta da inflação pelo segundo ano consecutivo.

O objetivo a ser perseguido pelo BC este ano é de 3,50%, com tolerância de 2,0% a 5,0%.

Para 2023, foco principal de política monetária, os avanços continuam, também se afastando do alvo central. A expectativa para o IPCA do ano que vem subiu de 3,75% para 3,80%, acima do centro da meta, de 3,25% - o intervalo de tolerância vai de 1,75% a 4,75% no próximo ano. A mediana era 3,51% há quatro semanas.

Na reunião deste mês, o Comitê de Política Monetária (Copom) do BC atualizou suas projeções para a inflação, com estimativas de 7,1% em 2022 e 3,4% em 2023. Diante da volatilidade no mercado de petróleo causado pelo conflito no Leste Europeu, o colegiado ainda criou um cenário alternativo, com maior probabilidade, em que as previsões estariam em 6,3% e 3,1%, respectivamente. O colegiado elevou a Selic em 1,0 ponto porcentual, para 11,75% ao ano.

#### PIB

O Relatório Focus manteve a previsão mediana para a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) de 2022, em de 0,50%. Há um mês, a estimativa era de 0,30%.

Para 2023, a mediana também continuou em 1,30%, de 1,50% há quatro semanas. Para 2024, a estimativa seguiu em 2%, mesma projeção de quatro semanas atrás. O Relatório Focus ainda trouxe a mediana para 2025, que também continuou em 2%. Há um mês, a estimativa de crescimento do PIB em 2025 já era de 2%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/03/2022

#### ACORDOS DE INDENIZAÇÃO INDIVIDUAL DA VALE APÓS BRUMADINHO SUPERAM R\$ 3 BI

Segundo a mineradora, foram firmados, no total, mais de 6,5 mil acordos; A companhia tem US\$ 3,5 bilhões de provisões no balanço para eliminação de barragens

Por Bruno Villas Bôas, Estadão Conteúdo

A Vale atualizou nesta segunda-feira, 28, seus números sobre a reparação do rompimento da barragem B1, em Brumadinho (MG). Segundo a empresa, cerca de 13 mil pessoas impactadas pelo acidente e pelas remoções das proximidades de barragens da companhia celebraram acordos de indenização. Os acordos superam, somados, R\$ 3 bilhões.

A empresa detalhou que, entre os familiares de trabalhadores falecidos, mais de 1,7 mil pessoas fecharam acordos de indenização, com valores que totalizam mais de R\$ 1,1 bilhão. Todos os empregados, próprios ou terceirizados, mortos no rompimento da B1, tiveram ao menos um familiar com acordo firmado, segundo a Vale.

Segundo a Vale, foram firmados, no total, mais de 6,5 mil acordos, sendo 5,1 mil cíveis, contemplando mais de 10,4 mil pessoas e 1,4 mil acordos trabalhistas, envolvendo cerca de 2,4 mil pessoas. Para que as pessoas possam fechar seus acordos de indenização extrajudicial com mais agilidade, a Vale assinou termo com a Defensoria Pública.

Na semana passada, a empresa anunciou que o pico das despesas com seus programas de descaracterização de barragens vai ocorrer em 2024 e 2025, quando os desembolsos serão de US\$ 500 milhões em cada ano. A companhia tem US\$ 3,5 bilhões de provisões no balanço para eliminação das estruturas. Neste ano, saídas de caixa para o programa estão previsto para atingir US\$ 400 milhões.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/03/2022*

## **GUERRA NA UCRÂNIA PODE LEVAR EUROPA À RECESSÃO E EUA À ESTAGFLAÇÃO, DIZ BARRY EICHENGREEN**

Acadêmico discorda da visão de outros economistas que veem que a pandemia e o conflito no Leste Europeu selaram o fim da globalização

Por Ricardo Leopoldo, O Estado de S.Paulo

A invasão dos 200 mil soldados da Rússia à Ucrânia poderá levar os dois países à depressão econômica, a Europa à recessão e os EUA à estagflação em 2022, comenta em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast Barry Eichengreen, professor da Universidade da Califórnia em Berkeley.



Na opinião dele, provavelmente Vladimir Putin cortará o fornecimento de gás ao Velho Continente, o que provocará o racionamento do combustível em diversas fábricas e abalará a confiança dos consumidores.

"Será cada vez mais difícil acreditar que a Europa escapará da recessão neste ano, mas dependerá das ações das autoridades do continente para reduzir o risco de ingressarem nela, sobretudo com políticas fiscais e monetárias apropriadas", destaca Eichengreen.

***Barry Eichengreen, professor de Economia e Ciências Políticas na Universidade da Califórnia, Estados Unidos; o acadêmico discorda da visão de outros economistas que veem que a pandemia e a guerra no Leste Europeu selaram o fim da globalização Foto: JF Diorio/AE***





Para o acadêmico, a economia americana deverá registrar uma inflação neste ano entre 5% e 6%, mesmo com a ação firme do Federal Reserve (Fed, o banco central americano) para a elevação dos juros, que deverão chegar a 2,5% até dezembro. Contudo, ele avalia que o país tem plenas condições de crescer pouco mais de 2% em 2022.

Eichengreen discorda da visão de outros economistas que veem que a pandemia e a guerra no Leste Europeu selaram o fim da globalização. "Não acredito que terminou, mas está com um resfriado. A China é o grande ator da globalização do século 21 e pode manter suas relações comerciais e financeiras em todo o planeta", afirma. Veja os principais trechos da entrevista:

O presidente dos EUA, Joe Biden, disse em Bruxelas que, se for necessário, os países membros da OTAN devem manter as sanções à Rússia até o final do ano. Isto significaria que a invasão militar na Ucrânia será longa. Neste contexto, é possível que em 2022 a Rússia e a Ucrânia sofram uma depressão econômica, a Europa uma recessão e os EUA estagflação?

Sim, para todas estas questões. Já vemos problemas econômicos terríveis na Ucrânia e na Rússia. Não seria surpreendente que, neste ano, a economia russa contraísse 10% e que a inflação subisse para 30% ou 40%. O que acontecerá na Europa Ocidental dependerá do fornecimento de gás russo e cada vez mais é provável que os países da região deixarão de recebê-lo. Provavelmente, o que os países europeus farão é dizer que continuarão recebendo o gás da Rússia, mas o dinheiro será depositado em uma conta de garantia na qual o Kremlin não poderá ter acesso até que a guerra termine. Quando isso acontecer, Putin interromperá o fluxo de gás para a Europa Ocidental, o que exigirá o racionamento do combustível pelas fábricas de diversos setores, o que prejudicará a confiança do consumidor. Será cada vez mais difícil acreditar que a Europa escapará da recessão neste ano, mas dependerá das ações das autoridades do continente para reduzir o risco de ingressarem nela, sobretudo com políticas fiscais e monetárias apropriadas. A Europa pode viver uma ampla recessão e a Ucrânia e a Rússia enfrentarão um desastre econômico. Os EUA terão algum tipo de estagflação. A inflação continua alta em 2022 e poderá ficar elevada em 2023. O Fed agora começa a se mover mais rápido, mas está muito atrasado para combater a elevação dos preços. Além dos problemas que afetam as cadeias de internacionais de produção, há a guerra na Ucrânia. Tudo isso fará com que o crescimento nos EUA seja menor e com inflação maior do que esperávamos.

O que a Europa pode fazer para evitar uma forte recessão?

Como os juros reais estão bem negativos na Europa, pode ser adotada uma política fiscal expansionista para auxiliar as pessoas mais atingidas pelo aumento dos custos de energia. Podem também ser implementados mais subsídios para investimento em tecnologia verde, acelerar a transição do gás importado da Rússia para outras fontes, ações que estimularão a economia. É apropriado empregar a política fiscal como resposta a emergências. A guerra da Ucrânia gerou uma grande situação de emergência.

O senhor avalia que os EUA crescerão 2% este ano? A inflação repetirá a alta de 7,9% do CPI registrada em 2021?

Acredito que a inflação baixará nos próximos meses, mas ainda ficará entre 5% e 6% em 2022. Cecilia Rouse, a principal conselheira econômica do presidente Biden, destacou alguns fatos encorajadores sobre a melhora do funcionamento das cadeias internacionais de produção. Acredito que a demanda vai moderar um pouco à medida que o Fed aumente os juros e diminua a poupança extra acumulada pelas famílias durante a pandemia. A rapidez do crescimento da economia americana dependerá do que ocorrer na Europa e na China. Eu acredito que os EUA ainda podem crescer um pouco mais rápido que 2%.

O que o senhor espera da gestão da política monetária pelo Fed no decorrer deste ano?



Os Fed Funds poderão atingir 2,5% até dezembro. Mesmo que a inflação caia e fique em 4% em 2022, com taxas de juros nominais em 2,5% ou 3,0%, os juros reais negativos ainda estarão negativos e a política monetária será relativamente acomodatória. Em um ambiente de taxas de juros mais altas, o mercado de ações provavelmente se ajustará e os malucos criptoativos também sofrerão. Mas tal alta de juros não deverá interromper o crescimento e a recuperação dos EUA.

O presidente Biden destacou que o progresso da China está muito mais conectado ao Ocidente do que à Rússia. Mas será que o líder chinês, Xi Jinping, concorda com ele ou dará apoio sem limites a Vladimir Putin, pois o desfecho dessa guerra pode influenciar as decisões de Pequim sobre uma eventual invasão em Taiwan?

Para a China, as relações econômicas com o Ocidente são mais importantes do que com a Rússia. Talvez no momento possa ser mais atraente para o presidente Xi distanciar-se política e diplomaticamente do Ocidente e se aproximar da Rússia. Mas a China não poderá adotar um caminho econômico para um lado e tentar seguir o rumo político em outro. Precisar escolher um só. Caso Pequim decida apoiar Moscou, os bancos chineses e outras empresas poderão sofrer sanções secundárias pelo Ocidente. Nós confiamos no bom senso do Politburo chinês para reconhecer que a invasão da Ucrânia pelas forças de Vladimir Putin não é um bom exemplo para a política de Pequim sobre Taiwan e, portanto, não deve apoiar o Kremlin. Eu desejo isso, pois políticos racionais terão feito este cálculo. Mas muitas pessoas pensavam antes da guerra que Putin era um político racional. Agora ele age de forma irracional e irresponsável.

O senhor teme que Xi Jinping também se torne irracional?

Eu tenho esperanças de que ele não agirá assim. O cálculo racional para os chineses indica que eles dependem de negócios com o Ocidente, que poderão ser interrompidos caso se aproximem da Rússia. O governo de Pequim deveria manter alguma distância de Moscou. Mas não podemos ter certeza sobre as decisões que poderão surgir de políticos autoritários.

Quanto a China poderá crescer neste ano?

A China está sendo bem atingida pela variante Ômicron. O país é importador de commodities de energia e será um pouco prejudicado pelos preços mais altos destes produtos. A China vende muitas mercadorias à Europa. Se a Europa Ocidental ingressar em uma recessão, o país asiático sofrerá impactos negativos também. Eu considero que será difícil de atingir a meta do governo em Pequim de crescimento de 4,5% a 5% para este ano. Acredito que são sérios os problemas nos setores imobiliário e de construção, e o PIB ficará abaixo daquele objetivo. Contudo, a China tem espaço para adotar políticas de apoio à economia. O país já implementou recentemente medidas fiscais, têm espaço para adotar outras nessa área. Os requisitos de reservas dos bancos foram reduzidos e houve também alguma acomodação monetária.

Nesta conjuntura marcada por grandes incertezas geopolíticas, o que o senhor espera do desempenho dos mercados de ações nos EUA ao longo deste ano?

Embora as taxas de juros estejam subindo nos EUA, a política monetária permanecerá razoavelmente acomodatória. A reação das bolsas de Nova York vai depender muito de diversas variáveis, como fatos políticos, a guerra na Ucrânia e o que acontecerá com a economia real. Se virmos uma recessão na Europa com alguma repercussão nos Estados Unidos, os mercados de ações vão reagir de forma negativa. Não tenho confiança de que os investidores estejam muito otimistas com todo esse cenário.

O senhor acredita que a intensa alta dos preços do petróleo poderá prejudicar o progresso da agenda de transição de vários países para uma economia verde, inclusive nos EUA?



As economias avançadas terão de continuar a agenda verde, com a construção de redes para energia solar, eólica e hidrelétrica. Em segundo lugar, esses países terão de continuar a depender de energia nuclear, que eles estavam pensando abandonar, sobretudo por causa das pressões ambientalistas. Eles terão de ignorar a oposição à energia nuclear e utilizá-la até que sejam auto-suficientes em outras fontes de energias renováveis.

Com as crises geradas pela pandemia e a guerra na Ucrânia é possível afirmar que a globalização econômica acabou?

Não acredito que terminou, mas está com um resfriado. A China é o grande ator da globalização do século 21 e pode manter suas relações comerciais e financeiras em todo o planeta. A globalização pode sobreviver. Nós entramos em uma nova fase na qual a tecnologia dos EUA não será disponibilizada à China tão livremente quanto antes e a China não poderá investir nos EUA tão facilmente quanto fazia. Não acredito que voltará logo o tipo de globalização ocorrido nas primeiras décadas do século 21. As cadeias de suprimentos globais sobreviverão e serão reconfiguradas um pouco, não mais com o foco no "just in time", mas sim no "just in case". Elas ficarão mais diversificadas entre os países, não serão desmanteladas, porém ficarão com menor ritmo de produção. Não será mais "globalization", mas sim "slowbalization".

O mundo aproveitou a globalização para reduzir a inflação global, sobretudo com a produção de manufaturados na Ásia. Com a integração comercial mais lenta, haverá aumento da inflação, que já está elevada em termos internacionais?

Sim, se nada mudar. Continuaremos a ser globalizados. Veremos um crescimento mais lento da produtividade, tudo o mais constante, o que causará mais inflação, se nada mais mudar. Mas a resposta dependerá do que mudará, se medidas forem adotadas para tentar apoiar o crescimento da produtividade, inclusive se os bancos centrais agirão de forma mais agressiva para combater as novas pressões inflacionárias. Outros fatores podem mudar, como tecnologia, estratégias de investimento de empresas e as funções de reação da política monetária dos países.

Quão assustado ou preocupado o senhor está com o espectro que a guerra na Ucrânia pode trazer ao mundo?

Quando eu era uma criança pequena na década de 1960, lembro-me de meus pais me acordarem uma manhã e dizerem como estavam assustados com a crise dos mísseis soviéticos em Cuba. O que ocorre agora é o momento mais assustador desde então. Acredito que o governo dos EUA e de outros países ocidentais agem com cuidado sobre o quanto podem pressionar Putin para acabar com esta guerra. Estes sabem que não podem pressionar em excesso, pois poderia sentir que sua própria sobrevivência está em perigo, o que poderia levá-lo a fazer algo imprudente e irresponsável. Este é um equilíbrio muito delicado. Muitas pessoas criticaram os EUA por não fornecerem aviões à Polônia para que esta pudesse ceder seus caças à Ucrânia e instituir uma zona de exclusão aérea. Mas eu acredito que esta posição da Casa Branca é correta.

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 28/03/2022



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### VINCI PARTNERS E QUADRA CAPITAL DISPUTAM LEILÃO DA CODESA, PRIMEIRO ENTRE ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS DO PAÍS

Certame está marcado para quarta-feira (30), na B3, em espécie de despedida antecipada do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, que disputará o governo paulista

*Por Daniel Rittner, Valor — Brasília*

A privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), primeira entre administrações portuárias do país, recebeu duas propostas e afastou o risco de um "vazio" no leilão — quando não aparece nenhum investidor interessado. O certame está marcado para quarta-feira (30), na B3, em uma espécie de despedida antecipada do ministro Tarcísio Freitas (Infraestrutura).

O Valor apurou que duas gestoras de investimentos encabeçam as propostas: Vinci Partners e Quadra Capital. A Vinci, fundada por ex-sócios do Banco Pactual, prepara sua aposta mais ousada até hoje no setor. A Quadra, sediada em São Paulo e pouco conhecida no mercado de infraestrutura, se apresenta como "gestora de recursos focada na identificação de ativos ilíquidos e na estruturação de operações de crédito".

O Pátria Investimentos, que arrematou importantes concessões de rodovias estaduais em São Paulo nos últimos anos, também vinha conversando com o governo sobre a Codesa e demonstrando interesse em disputar. No final, porém, não apresentou oferta. Os envelopes dos dois participantes foram entregues na sexta-feira (25).

Em Brasília, circula a informação de que um dos interessados usaria a nova possibilidade legal de usar precatórios da União como forma de pagamento — pelo menos parcial — do valor de outorga. Essa opção foi criada na PEC dos Precatórios e transformada em emenda constitucional.



**Quem arrematar a Codesa assumirá a concessão dos portos de Vitória (foto) e Barra do Riacho, em um contrato de 35 anos — Foto: Divulgação/Codesa**

A ideia do Ministério da Economia, ao instituir esse mecanismo, foi permitir que esses papéis fossem usados para quitar valores devidos em concessões ou privatizações. Assim, criou-se uma alternativa para evitar que grandes credores do governo precisem esperar anos para receber efetivamente seus precatórios.

Quem arrematar a Codesa assumirá a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, em um contrato de 35 anos (prorrogáveis por mais cinco), em que estão previstos investimentos diretos de R\$ 334,8 milhões e cerca de R\$ 1 bilhão para custear despesas operacionais.

Ganhará a disputa quem oferecer o maior ágio sobre a outorga mínima — estabelecida em R\$ 1. No entanto, o vencedor deverá comprar a totalidade das ações da Codesa pertencentes à União, pelo valor de R\$ 325,8 milhões.

O surgimento de dois interessados gerou alívio para o governo. A privatização das Companhias Docas é considerada o rompimento de um tabu no setor, e a Codesa passou a ser vista como um projeto-piloto.

A "joia da coroa" é a Santos Port Authority (SPA), novo nome de guerra da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), com leilão previsto para o último trimestre de 2022 e investimentos contratuais da ordem de R\$ 16 bilhões.

Depois do leilão das Docas do Espírito Santo, pela manhã, será leiloado o arrendamento de três terminais portuários na tarde de quarta-feira. Todos receberam propostas. Em Suape (PE), vai a licitação um terminal de granéis sólidos (açúcar). Em Paranaguá (PR), a oferta é de um terminal para movimentação de cargas gerais. Juntos, eles deverão receber investimentos próximos de R\$ 90 milhões.



O grande destaque será o leilão do STS 11, no Porto de Santos, destinado a graneis sólidos vegetais. Com 25 anos de contrato, o terminal terá dois berços de atracação exclusivo e capacidade para movimentar 14,5 milhões de toneladas por ano. A previsão de investimentos é de R\$ 758 milhões.

Além dos novos leilões, Tarcísio deverá aproveitar a cerimônia na B3 para assinar seis contratos de arrendamentos portuários já licitados pelo ministério. Na quinta-feira, ele transmitirá o cargo para o atual secretário-executivo, Marcelo Sampaio, um servidor de carreira que está no cargo desde janeiro de 2019 e participou ativamente de todos os projetos da pasta.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 28/03/2022*

### VINCI PARTNERS E QUADRA CAPITAL DISPUTAM LEILÃO DA CODESA, PRIMEIRO ENTRE ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS DO PAÍS

Certame está marcado para quarta-feira (30), na B3, em espécie de despedida antecipada do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, que disputará o governo paulista

*Por Daniel Rittner, Valor — Brasília*

A privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), primeira entre administrações portuárias do país, recebeu duas propostas e afastou o risco de um "vazio" no leilão — quando não aparece nenhum investidor interessado. O certame está marcado para quarta-feira (30), na B3, em uma espécie de despedida antecipada do ministro Tarcísio Freitas (Infraestrutura).

O Valor apurou que duas gestoras de investimentos encabeçam as propostas: Vinci Partners e Quadra Capital. A Vinci, fundada por ex-sócios do Banco Pactual, prepara sua aposta mais ousada até hoje no setor. A Quadra, sediada em São Paulo e pouco conhecida no mercado de infraestrutura, se apresenta como "gestora de recursos focada na identificação de ativos ilíquidos e na estruturação de operações de crédito".

O Pátria Investimentos, que arrematou importantes concessões de rodovias estaduais em São Paulo nos últimos anos, também vinha conversando com o governo sobre a Codesa e demonstrando interesse em disputar. No final, porém, não apresentou oferta. Os envelopes dos dois participantes foram entregues na sexta-feira (25).

Em Brasília, circula a informação de que um dos interessados usaria a nova possibilidade legal de usar precatórios da União como forma de pagamento — pelo menos parcial — do valor de outorga. Essa opção foi criada na PEC dos Precatórios e transformada em emenda constitucional.



**Quem arrematar a Codesa assumirá a concessão dos portos de Vitória (foto) e Barra do Riacho, em um contrato de 35 anos — Foto: Divulgação/Codesa**

A ideia do Ministério da Economia, ao instituir esse mecanismo, foi permitir que esses papéis fossem usados para quitar valores devidos em concessões ou privatizações. Assim, criou-se uma alternativa para evitar que grandes credores do governo precisem esperar anos para receber efetivamente seus precatórios.

Quem arrematar a Codesa assumirá a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, em um contrato de 35 anos (prorrogáveis por mais cinco), em que estão previstos investimentos diretos de R\$ 334,8 milhões e cerca de R\$ 1 bilhão para custear despesas operacionais.

Ganhará a disputa quem oferecer o maior ágio sobre a outorga mínima — estabelecida em R\$ 1. No entanto, o vencedor deverá comprar a totalidade das ações da Codesa pertencentes à União, pelo valor de R\$ 325,8 milhões.

O surgimento de dois interessados gerou alívio para o governo. A privatização das Companhias Docas é considerada o rompimento de um tabu no setor, e a Codesa passou a ser vista como um projeto-piloto.

A "joia da coroa" é a Santos Port Authority (SPA), novo nome de guerra da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), com leilão previsto para o último trimestre de 2022 e investimentos contratuais da ordem de R\$ 16 bilhões.

Depois do leilão das Docas do Espírito Santo, pela manhã, será leiloado o arrendamento de três terminais portuários na tarde de quarta-feira. Todos receberam propostas. Em Suape (PE), vai a licitação um terminal de granéis sólidos (açúcar). Em Paranaguá (PR), a oferta é de um terminal para movimentação de cargas gerais. Juntos, eles deverão receber investimentos próximos de R\$ 90 milhões.

O grande destaque será o leilão do STS 11, no Porto de Santos, destinado a granéis sólidos vegetais. Com 25 anos de contrato, o terminal terá dois berços de atracação exclusivo e capacidade para movimentar 14,5 milhões de toneladas por ano. A previsão de investimentos é de R\$ 758 milhões.

Além dos novos leilões, Tarcísio deverá aproveitar a cerimônia na B3 para assinar seis contratos de arrendamentos portuários já licitados pelo ministério. Na quinta-feira, ele transmitirá o cargo para o atual secretário-executivo, Marcelo Sampaio, um servidor de carreira que está no cargo desde janeiro de 2019 e participou ativamente de todos os projetos da pasta.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 28/03/2022*

## J.P. MORGAN ESTÁ POR TRÁS DE APREENSÃO DE SUPERIATE DE BILIONÁRIO RUSSO

O gigante americano obteve uma ordem judicial autorizando a autoridade portuária de Gibraltar a reter o iate Axioma de 73 metros (240 pés) de propriedade de Dimitry Pumpyansky, na semana passada

*Por Bloomberg*



— Foto: Mark Lennihan/AP

O JPMorgan Chase & Co., o maior banco dos EUA, está por trás de ações judiciais para apreender um superiate de propriedade de um bilionário russo sancionado em Gibraltar, em meio às sanções contra a Rússia por causa da invasão da Ucrânia. Em uma das primeiras ações judiciais públicas de um banco para executar uma dívida contra um indivíduo sancionado, o J.P. Morgan obteve uma ordem judicial autorizando a autoridade portuária de Gibraltar a reter o

iate Axioma de 73 metros (240 pés) de propriedade de Dimitry Pumpyansky.

O Axioma de 5 andares, que possui uma piscina infinita e um cinema 3D, foi apreendido na semana passada. Autoridades no território britânico disseram que, embora normalmente não permitissem que o iate entrasse nas águas de Gibraltar, dada a propriedade de Pumpyansky, eles apreenderam a embarcação “no interesse dos credores com reivindicações adequadas”.

"O J.P. Morgan está agindo de acordo com seus direitos hipotecários", disse um porta-voz do governo de Gibraltar em comunicado nesta segunda-feira. Um porta-voz do J.P. Morgan se recusou a comentar.

Pumpyansky foi sancionado pela União Europeia em 10 de março e pelo Reino Unido cerca de cinco dias depois e - como outros magnatas aliados do presidente russo Vladimir Putin visados - procurou reestruturar seus principais ativos. Ele descarregou sua participação na TMK PJSC, a maior fabricante de tubos de aço do país e deixou seu conselho de administração. Seus representantes se recusaram a comentar.

O Axioma é, em última análise, de propriedade de Pumpyansky, tuitou a secretária de Relações Exteriores do Reino Unido, Liz Truss, na semana passada. O JPMorgan, que diz que sua exposição direta à Rússia é pequena, vem “desfazendo ativamente” seus negócios russos e expulsou Herman Gref, chefe do Sberbank e ex-ministro russo, de seu conselho internacional repleto de estrelas. A nação não está entre as 20 maiores exposições do banco a países fora dos EUA, de acordo com um documento regulatório no mês passado.

### Negócios

O Credit Suisse Group AG não está mais buscando novos negócios com clientes na Rússia, disse um porta-voz da empresa nesta segunda-feira, confirmando um documento interno visto pelo "Wall Street Journal".

Desde a invasão da Ucrânia em 24 de fevereiro, o banco suíço vem trabalhando para reduzir sua exposição à Rússia e está ajudando seus clientes a diminuir sua exposição ao país também. De acordo com o documento, os clientes russos representam cerca de 4% dos ativos sob gestão na unidade de gestão de patrimônio do Credit Suisse.

O banco também transferiu funções para fora da Rússia e está ajudando os funcionários a se mudarem do país.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/03/2022*

## AUREN ENERGIA ESTREIA EM QUEDA, APÓS BALANÇO ABAIXO DO ESPERADO DA CESP

As ações emitidas pela Cesp foram incorporadas pela VTRM, empresa da qual passou a ser subsidiária após a reorganização proposta pela Votorantim e pela sócia Canada Pension Plan Investment Board

*Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo*



***A Cesp teve prejuízo líquido de R\$ 52,1 milhões no quarto trimestre de 2021, revertendo o lucro líquido de um ano antes — Foto: Usina Hidrelétrica Porto Primavera, no Rio Paraná, da CESP/Divulgação***

As ações da Auren Energia, criada a partir da fusão dos ativos da Companhia

Energética de São Paulo (Cesp) e da VTRM, estreiam na B3 em queda nesta segunda-feira. Por volta das 12h, caíam cerca de 2,8%, em reação ao balanço da Cesp divulgado antes da abertura do mercado.

As ações emitidas pela Cesp foram incorporadas pela VTRM, empresa da qual passou a ser subsidiária após a reorganização societária proposta pela Votorantim e pela sócia Canada Pension Plan Investment Board.

A Cesp teve prejuízo líquido de R\$ 52,1 milhões no quarto trimestre de 2021, revertendo o lucro líquido de um ano antes. A receita operacional líquida entre outubro e dezembro somou R\$ 638,7 milhões, alta de 28% na comparação anual.

O Credit Suisse aponta que os números vieram abaixo do esperado, impactados por maiores custos de energia e gastos gerenciáveis. No entanto, houve efeitos positivos de reversão de provisões e ajustes contratuais.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/03/2022*

## OBRA NO PORTO DE SANTOS É DESTAQUE EM PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E ENTREGA DENTRO DO PRAZO

Responsável pelo projeto executivo e pela realização da obra, Redram investiu em tecnologia de ponta e sustentabilidade para superar desafios em meio à pandemia

*Por Redram*



***Nos últimos dois anos, os investimentos em obras no Porto de Santos foram de aproximadamente R\$ 601 milhões — Foto: Divulgação***

A pandemia de Covid-19 desafiou globalmente a logística do setor portuário, tornando urgente a busca por eficiência operacional. Nos últimos dois anos, o setor de portos se deparou com a necessidade de equilibrar a expansão e manter o compromisso de cumprir a agenda ESG (environmental, social and governance), padrões ambientais, sociais e de governança estabelecidos mundialmente. No Brasil, esses desafios também ancoraram no Porto de Santos (SP), que vivenciou uma jornada de expansão com investimentos totais de aproximadamente R\$ 601 milhões.

Mediante a oportunidade criada pelo governo através do Programa de Arrendamentos e Parcerias no Porto de Santos, em 2000, os Terminais AGEO arremataram sua primeira área destinada à armazenagem de graneis líquidos. Dava-se início a essa história, com a implantação do Terminal Ageo Norte, na Ilha Barnabé, margem esquerda do Porto Organizado de Santos – SP – Brasil, possuindo localização privilegiada, com áreas de expansão futura e expressa vantagem em acessibilidades marítima e rodoviária disponíveis.

Entre os destaques da expansão no Porto de Santos está uma das áreas administradas pelos Terminais Ageo, área do Porto que armazena graneis líquidos. O projeto foi a construção do Berço 2 do Terminal Ageo Norte, com um novo píer de atracação para navios de graneis líquidos na Ilha Barnabé. A partir do projeto básico desenvolvido e gerenciado pela LPC Latina, a Redram, especializada em obras de infraestrutura na América Latina, assumiu a responsabilidade pelo projeto executivo e, mesmo diante de inúmeros desafios, concluiu as obras em novembro de 2021.



De acordo com dados coletados junto à administração do Porto de Santos, a construção do novo píer no cais dos terminais Ageo Norte envolveu investimentos de aproximadamente R\$ 128 milhões. Ao aumentar a capacidade para atracação em granéis líquidos, a meta era atingir as melhores práticas apresentadas em portos de outros países.

### **Redução de impactos ambientais**

O objetivo da empreitada era construir a nova área para atracação sem ultrapassar o prazo acordado nem causar impactos nas atividades do outro píer já existente, que apresenta uma movimentação de navios com cargas sensíveis. A obra tinha como vizinhos uma unidade de armazenagem de combustíveis e inflamáveis e, do outro lado, o maior porto do país em capacidade de cargas e movimentação de contêineres.

Thiago Marder, CEO da Redram, afirma que o sucesso da obra em uma área extremamente sensível está atrelado à agenda ESG. Segundo ele, essa agenda faz parte da cultura da Redram.

“Para tornar o contrato operacionalmente mais simples, ágil e rentável, primeiramente tivemos que reforçar alguns elementos e princípios que guiam a cultura da empresa. Isso se fez necessário para que todos os integrantes tivessem bem claro, na hora de tomar alguma decisão, que era imprescindível estar alinhado com a sustentabilidade do negócio.

O CEO da Redram explica que, mesmo diante da sensibilidade das operações vizinhas à obra, não houve interrupções de atividades nem prejuízo ao faturamento da Ageo Norte. A obra teve início em janeiro de 2021 e entregue no período previamente acordado, mesmo com os desafios agravados pela pandemia e pela alta demanda de operação do Porto. Com mais de quatro décadas de experiência em obras de infraestrutura, principalmente no setor portuário na América Latina, a equipe da Redram atribui o sucesso do projeto no Porto de Santos aos investimentos em planejamento, tecnologia e metodologias ágeis de gerenciamento de projetos.

Thiago Marder, ressalta que, além da experiência no segmento portuário, o planejamento e a assertividade na escolha de equipamentos e tecnologia para a execução da obra em mar foram cruciais. Outro fator imprescindível para evitar danos durante a execução do projeto foi o rigor no planejamento e na governança, ou seja, o diálogo constante com o cliente motiva a Redram a investir em metodologias e tecnologia para que o cliente possa acompanhar o projeto com o maior detalhamento de informações.

“O planejamento inicial para que a obra impactasse o mínimo possível a operação, a transparência nas etapas construtivas com o cliente e o retorno com as informações das ‘janelas’ de trabalho resultaram no sucesso da obra. Quanto mais transparência, mais diálogo com o cliente, menos problemas são gerados. Conseguimos trabalhar com produtividade, e o cliente, por sua vez, não deixou de ter sua operação e o faturamento como estava previsto”, diz Thiago Marder.

### **Tecnologia de ponta e controle de qualidade rigoroso**



Do ponto de vista técnico, a Redram apostou em metodologias e sistemas construtivos que foram pensados e criados especificamente para essa obra. Thiago Marder ressalta que foram mais de 400 metros de tubulação necessários para a concretagem no local.

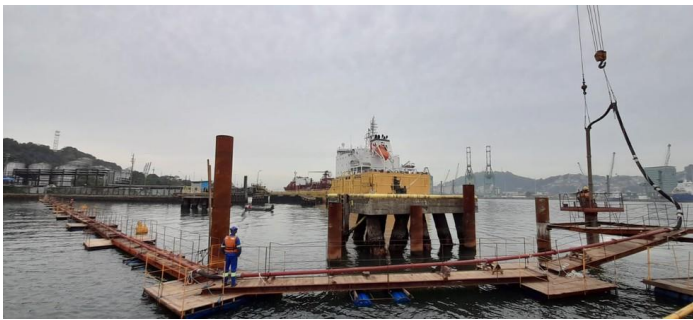
***A técnica de air lift é utilizada para realização da limpeza interna das estacas — Foto: Divulgação***

“Construímos uma ponte de acesso para o fluxo de pessoas e equipamentos, com traços especiais de concreto (fator água, cimento e aditivos), flutuantes e estruturas de apoio.

Empregamos também técnicas como air lift, usadas para a limpeza interna das estacas. Tudo isso aliado ao controle rigoroso de qualidade e ao atendimento na integralidade da legislação, além de nossas práticas de ESG”, detalha o CEO da Redram.

Desafios nas obras de infraestrutura portuária, como o novo píer da Ilha Barnabé no Porto de Santos, são cada vez mais frequentes em todo o mundo. Thiago Marder observa que a equipe da Redram tem vivenciado essa complexidade em obras no Brasil e na América Latina. “Na construção do terminal de contêineres do Porto de Paranaguá (PR), considerada a maior obra contínua do Brasil, apenas dez meses após o início das obras, o terminal já estava operando e rendendo”, afirma Thiago Marder.

O executivo-chefe da Redram explica que o caminho para ser bem-sucedido nas grandes obras da engenharia civil em infraestrutura passa obrigatoriamente pelo planejamento, em todas as etapas, e pela ênfase em governança. “É preciso planejar de maneira a aplicar a inovação, para que as obras tenham menos impacto e interferências possíveis. Procuramos oferecer ao cliente sempre uma visão confortável de andamento de obra. Com o sistema de Business Intelligence (BI) da Redram, a construtora fez o acompanhamento das obras em tempo real. Esse recurso gera confiança, reduz prazos de entrega, aumenta a produtividade de projetos e, conseqüentemente, a rentabilidade do cliente, que pode ter acesso a diversas informações para acompanhar a obra”, afirma.



***A tubulação para a linha de concretagem otimizou prazos e custos da obra, reforçando a rigorosa governança aplicada ao projeto — Foto: Divulgação***

Com 45 anos de experiência na América Latina, em projetos de saneamento, energia, rodovias, aeroportos, construção civil, urbanismos e obras de arte, a

Redram privilegia a prática da agenda ESG. Entre os exemplos do compromisso com a sustentabilidade da Redram estão a construção de terminais portuários no Peru.

“A obra do terminal portuário de San Martin, em Paracas, foi realizada em meio a um sítio arqueológico e em uma região afetada por terremotos. Também no Peru, na obra do terminal portuário de Salaverry, em Trujillo, demolimos 450 metros de cais sem poluir o mar”, ressalta Thiago Marder.

### **Agenda ESG presente no canteiro de obras**

No Brasil, outro projeto com o selo ESG da Redram foi desenvolvido no Porto de Paranaguá (PR). Nessa obra foi desenvolvido o projeto Contador de Golfinhos, que contou com a participação de biólogos para fazer a contagem diária dos animais a fim de ter certeza que as atividades da obra não estavam afetando a vida marítima da região. O objetivo do monitoramento foi mitigar possíveis danos à fauna marinha ao verificar — todos os dias — se a quantidade de golfinhos próximos à obra oscilava, uma vez que a redução da quantidade desses animais seria um forte indicador de que a natureza poderia estar sendo prejudicada.

“Buscamos a sustentabilidade do nosso negócio e investimos constantemente em pesquisa para utilizarmos insumos que causem o menor impacto possível ao meio ambiente. Assim, atuamos com respeito à sociedade e ao meio ambiente, ao mesmo tempo que promovemos o efetivo retorno financeiro aos nossos acionistas. Trabalhamos buscando agregar valor aos nossos clientes, com os quais nossas relações são baseadas no profissionalismo, na seriedade, na transparência, nos benefícios mútuos e na busca de relações sólidas e fiéis”, conclui Thiago Marder.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 28/03/2022**



### QUEBRA-MOLAS NA BR DO MAR

Aprovar a BR do Mar deixando de fora o Reporto colocaria em xeque o resultado do próprio programa em si

*Por Samir Nemer*

Recentemente o presidente Jair Bolsonaro sancionou, com vetos, o projeto de lei que institui o programa “BR do Mar”, cujo objetivo é estimular o transporte por cabotagem, fomentando assim a navegação entre os portos brasileiros. O fluxo de navios entre os portos representa apenas 11% de participação da matriz logística do país, e a expectativa é que o programa eleve para 30%.

Entre os itens vetados estava o que prorrogava a vigência do Reporto, incentivo tributário estratégico para o setor portuário brasileiro, instituído em 2004 e que vinha sendo renovado sucessivamente. Ele garante isenção de IPI, PIS e Cofins para a compra de máquinas e equipamentos do segmento portuário e de ferrovias, além da suspensão da cobrança de Imposto de Importação sobre itens que não tenham similares nacionais e a desoneração também poderia incluir o ICMS dos Estados.

***Aprovar a BR do Mar deixando de fora o Reporto colocaria em xeque o resultado do próprio programa em si***

Estima-se que a descontinuidade do regime representaria um aumento de carga tributária abrupta de até 42% na compra de equipamentos, o que certamente resultaria em redução de investimentos na reestruturação e ampliação de terminais portuários e das ferrovias no país. E se por um lado pelo menos R\$ 2 bilhões deixariam de ser investidos, segundo cálculos do setor, por outro haveria uma economia de apenas 0,01% em receita tributária no orçamento da União.

O setor portuário demanda elevados investimentos e muitos dos equipamentos que o setor necessita, por exemplo, são importados, como os portêineres - que são guindastes sobre trilhos. E não faz sentido algum um terminal estrangeiro pagar US\$ 10 milhões no equipamento e o setor nacional adquirir por US\$ 14 milhões em função da alta tributação interna; é desestimular investimentos e jogar contra a competitividade portuária nacional.

A justificativa do veto foi que a prorrogação do Reporto incorreria em vício de inconstitucionalidade e em contrariedade ao interesse público, pois implicaria renúncia de receitas sem a “apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias”. E ainda que o incentivo “restaria demasiadamente amplo e aberto, e criaria uma subjetividade no que poderia ou não ser contemplado pelos benefícios com possibilidade de desvios para outros usos”.

Mas essa visão é superficial e equivocada, pois o Reporto tem previsão orçamentário desde 2004 e traz competitividade ao setor produtivo que, por sua vez, investe mais, conseqüentemente gera mais postos formais de trabalho, vende mais e, neste ciclo virtuoso, o próprio governo tem incremento de arrecadação com o aquecimento econômico. A medida beneficia diretamente a população, pois gera negócios, empregos e renda, garantindo assim qualidade de vida à população brasileira.

Portanto, o prejuízo não ficaria limitado ao setor portuário, que é parte da cadeia logística, e sim de todo o setor produtivo nacional que vê o “custo Brasil” impactado e se vê diante de grande insegurança jurídica, dado que muitos empreendimentos estão comprometidos com investimentos de alta relevância e contam com o Reporto.

Aprovar a “BR do Mar” deixando de fora o Reporto colocaria em xeque o resultado do próprio programa em si, que tem como objetivo estimular a navegação entre os portos brasileiros e, por via reflexa, diminuir a colossal dependência da malha rodoviária. Um maior equilíbrio entre as diferentes matrizes de transportes no Brasil se apresenta como medida urgente e extremamente

salutar, dado que hoje 61% das cargas no país são transportadas pelo setor rodoviário, e apenas 21% por ferrovias, 12% por cabotagem, 4% por dutos, 2% por hidrovias e menos de 1% pelo modal aéreo, segundo dados da Confederação Nacional de Transporte (CNT).

Não se conhecem experiências de países que tenham implementado infraestrutura sem influência do Estado no seu financiamento. E não se pode perder de vista que políticas públicas nessa linha geram estímulos eficientes, em especial neste momento em que se busca a retomada do desenvolvimento econômico diante a crise causada pela pandemia e invasão russa à Ucrânia.

Além disso, o incentivo serve a Estados cujas malhas ferroviárias estão em fase de implantação ou remodelação. No momento, há importantes players com negociação em curso junto ao governo federal para renovação antecipada de contrato de concessão de ferrovias e contam com o incentivo para propor seus investimentos que incluem, por exemplo, a compra de trilhos e material rodante.

Para o bem do desenvolvimento do país, o veto presidencial foi derrubado no último dia 17 de março pelo Congresso Nacional, que com senso de responsabilidade com o setor produtivo nacional, viu o óbvio, que a Presidência da República não quis enxergar: a área da infraestrutura é fundamental para a retomada econômica do país e interromper o ciclo virtuoso de um setor que vem dando resultados, seria desastroso.

Ao longo do tempo o custo de movimentação de cargas no país foi reduzido em mais de 60% e o tempo de espera para atracação de navios a menos da metade, em grande parte graças ao Reporto. O Congresso Nacional teve sensibilidade para derrubada do veto, transformando a “BR do Mar” em verdadeira autobahn do desenvolvimento, longe de buracos e quebra-molas infelizmente ainda comuns em nosso país.

**Samir Nemer é advogado tributarista e sócio fundador de FurtadoNemer Advogados**

**Este artigo reflete as opiniões do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso dessas informações**

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/03/2022*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### HYUNDAI PROCESSARÁ UE POR IMPEDIR FUSÃO DE ESTALEIROS

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 28 Março 2022*



A sul-coreana Hyundai Heavy Industries anunciou que entrou com uma contestação legal à decisão da Comissão Europeia no início deste ano de bloquear a fusão planejada de suas operações de construção naval com a Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Segundo as alegações da Hyundai, as duas empresas pretendiam avançar com um novo plano de negócios para o grupo e não tencionava licitar o DSME.

A Comissão Europeia no início de janeiro confirmou sua oposição à proposta de aquisição da Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering pela Hyundai Heavy Industries, sob o Regulamento de Fusões da UE. Embora não pudessem interromper oficialmente a fusão, os reguladores da UE poderiam impor tarifas contra a empresa,



impedindo-a de fazer negócios com empresas da UE. Foram citadas preocupações sobre o domínio do mercado na construção de grandes navios de transporte de GNL em particular.

O arquivamento legal ocorreu em 23 de março no Tribunal Geral da União Europeia. Especialistas jurídicos estão questionando o raciocínio do caso, mas observaram que isso pode ter um impacto significativo em futuras análises de fusões. A UE baseou sua decisão em preocupações com o monopólio do que considerava um mercado crítico para a indústria europeia e o fato de as empresas não oferecerem uma solução para lidar com o potencial de redução da concorrência em mercados críticos.

Korea Development Bank, estatal coreano, que é o principal credor do DSME, disse que está explorando novas alternativas para seguir a estratégia de alienar suas participações no construtor naval. A Hyundai havia dito que compraria a participação de 55,7% do banco na DSME em uma transação avaliada em US\$ 1,6 bilhão. E administraria o estaleiro como um negócio independente ao lado dos estaleiros da Hyundai.

A urgência da transação foi novamente destacada quando a DMSE relatou, apesar do crescimento nos pedidos de construção naval, uma perda de quase US\$ 1,5 bilhão em 2021 devido aos altos custos operacionais e de material. A companhia superou suas metas de pedidos para 2021 e relata que teve um forte início de 2022, registrando quase metade de sua meta anual nos primeiros três meses do ano.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 28/03/2022*

## **JOSÉ RENATO FIALHO ASSUME INTERINAMENTE CARGO DE DIRETOR DA ANTAQ**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Março 2022*



***Servidor da agência, Fialho é engenheiro civil e possui mestrado em Geotecnia. Ele ficará como substituto por até seis meses***

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, convocou o servidor José Renato Fialho para exercer, interinamente, a partir desta quarta-feira (23), o cargo de diretor substituto na vaga decorrente do término do mandato de Adalberto Tokarski. Após o fim do período de interinidade, que durará até seis meses, Fialho retornará ao cargo de superintendente de Desempenho,

Desenvolvimento e Sustentabilidade. Além de Nery e Fialho, Flávia Takafashi compõe a diretoria da Antaq.

Fialho é engenheiro civil (Universidade Federal de Santa Maria – UFSM, no Rio Grande do Sul), possui especialização em Direito Marítimo e Portuário (Maritime Law Academy), além de mestrado em Geotecnia (Universidade de Brasília – UnB).

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários da Antaq há mais de 15 anos, Fialho já ocupou diversos cargos na agência, entre eles, superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais, assessor técnico da diretoria, gerente de Portos Organizados e gerente de Desenvolvimento e Estudos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 28/03/2022*



### ÁREAS STS11, SUA07 E PAR32 RECEBEM PROPOSTAS PARA ARRENDAMENTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Março 2022

Sessões públicas referentes aos terminais nos portos de Santos (SP), Suape (PE) e Paranaguá (PR) acontecerão no dia 30 de março

Nesta segunda-feira (28), a ANTAQ recebeu, na sede da B3, em São Paulo, as documentações das proponentes que participarão do leilão para arrendamento do Terminal STS11, no Porto de Santos (SP), e do Terminal SUA07, no Porto de Suape (PE). As duas áreas receberam, pelo menos, uma proposta de empresa interessada na concessão das respectivas áreas.

A área do STS11 será dedicada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais. Já a SUA07 ficará responsável pela movimentação e armazenagem de granéis minerais e carga geral.

A Portos do Paraná, responsável pela licitação do terminal PAR32, também recebeu a documentação de empresas interessadas nesta segunda-feira e terá disputa viva-voz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/03/2022

### ROCHA TERMINAIS PASSA A CONTAR COM 270 MIL TONELADAS DE CAPACIDADE ESTÁTICA NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Março 2022

A Rocha Terminais Portuários e Logística tornou-se o maior terminal privado de grãos do Porto de Paranaguá, com a disponibilidade de 270 mil toneladas de capacidade estática para armazenagem e capacidade estática para exportar cinco milhões de toneladas ao ano. A nova capacidade estática foi alcançada neste mês de março com a inauguração da segunda fase do terminal de Granéis Sólidos de Exportação (Gexpo). O novo complexo representa um aumento de 46% na sua capacidade estática interligada ao Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá.

“Os estudos para a implantação do Gexpo tiveram início há sete anos a partir das demandas dos clientes e análises de mercado. Buscamos, nesse sentido, ouvir os setores produtivos e desenhar um complexo logístico moderno, diversificado, e com alta produtividade. Nosso propósito é oferecer condições para que o agronegócio exporte sua safra com maior eficiência”, declarou Juliano Mattar Dell’Agnolo, diretor-presidente da Rocha.

Os dois novos armazéns que compõem o Gexpo são dedicados ao embarque de grãos do complexo soja e estão preparados para o atendimento de outras demandas durante o ano, como os embarques de milho e farelo.

#### Modais

Com as instalações recém-inauguradas, a estrutura para recebimento de caminhões teve sua capacidade duplicada e hoje conta com quatro tombadores para atendimento de 24 caminhões por hora, o equivalente a aproximadamente, 21 mil toneladas de grãos descarregados por dia.

Os investimentos aplicados no novo complexo logístico também abrangeram as operações no modal ferroviário. A recepção das composições segue o definido no chamado Projeto Asa Leste, com a criação de conexões sinérgicas. Com a nova estrutura, o número de encostes simultâneos passou de 70 vagões (3,8 mil toneladas) para 88 vagões (4,9 mil toneladas), permitindo, assim, a recepção de até 250 vagões por dia (13,7 mil toneladas por dia).

Com o Gexpo, a empresa tornou-se o único terminal de grãos do Porto de Paranaguá com quatro linhas para embarques de grãos, com capacidade total de oito mil toneladas por hora.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/03/2022

### MAERSK FIRMA PARCERIAS PARA VIABILIZAR PRODUÇÃO DE METANOL VERDE EM ESCALA ATÉ 2025

Da Redação NAVEGAÇÃO 28 Março 2022



A expectativa é que as organizações envolvidas possam fornecer até 730 mil toneladas de combustível verde por ano

Para viabilizar a produção em escala de metanol verde, a A.P. Moller - Maersk anunciou parcerias estratégicas com seis empresas líderes com a intenção de produzir 730 mil toneladas de e-metanol por ano até 2025. As empresas envolvidas no acordo são CIMC ENRIC, European Energy, Green Technology Bank, Orsted, Proman e WasteFuel.

Com essa capacidade de produção, a Maersk alcançará muito além do metanol verde necessário para os primeiros 12 navios porta-contêineres neutros em carbono, encomendados pelo grupo dinamarquês.

A CEO do departamento de Fleet & Strategic Brands da Maersk, Hallberg Thygesen, disse que “para fazer a transição para a descarbonização é necessária uma aceleração significativa e oportuna na produção de combustíveis verdes”.

“O metanol verde é a única solução pronta para o mercado e escalável disponível hoje para envio. A produção deve ser aumentada por meio da colaboração em todo o ecossistema e em todo o mundo. É por isso que essas parcerias representam um marco importante para iniciar a transição para a energia verde. Henriette”, afirma Thygesen.

Uma vez totalmente desenvolvido, o projeto para produzir combustível verde em escala permitirá que a Maersk obtenha o combustível em diversas partes do mundo.

#### Green Technology Bank (China)

O Green Technology Bank (GTB) foi criado em 2016 pelo governo chinês, com objetivo de cumprir a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. A organização visa fortalecer a integração de tecnologia e finanças, acelerar a transformação tecnológica, impulsionar a realização das metas de desenvolvimento sustentável e explorar um modelo de desenvolvimento verde.

O GTB facilitará o desenvolvimento de projetos de biometanol na China, junto a outros desenvolvedores de projetos a serem identificados. O primeiro projeto possui capacidade para produzir 50 mil toneladas por ano a partir de 2024, enquanto o segundo projeto tem capacidade de produção de 300 mil toneladas/ano, em data de início a ser determinada.

O presidente do GTB, Junhao Zhu, declarou que estará em estreita colaboração com a Maersk para alcançar o desenvolvimento sustentável. “Colaboraremos com nossos parceiros, integraremos recursos técnicos e financeiros de modo a estabelecer instalações na China para produzir metanol verde à Maersk. Acreditamos que isso também contribuirá para reduzir a dependência da China de importações de energia, como petróleo e gás natural liquefeito (GNL). O metanol verde produzido dependerá inteiramente dos recursos disponíveis na China”.

#### Orsted (Dinamarca)



A Orsted é uma empresa global de energia renovável com atividades em energia eólica onshore, energia solar fotovoltaica, Power-to-X e eólica offshore, segmento no qual a empresa é líder mundial. A Orsted, tem a ambição estratégica de instalar 50 gigawatts de capacidade de energia renovável até 2030.

Em parceria com a Maersk na jornada de descarbonização do setor logístico, a Orsted desenvolverá um projeto de e-metanol nos Estados Unidos que terá capacidade para produzir 300 mil toneladas por ano a partir de 2025. A A.P. Moller - Maersk pretende vender todo o volume produzido.

O vice-presidente executivo e diretor comercial da Orsted, Martin Neubert, destaca que “a indústria marítima enfrenta um desafio, onde a oferta e a demanda de combustíveis verdes terão que evoluir em paralelo para garantir rapidamente um desenvolvimento sustentável de combustíveis de emissão zero”.

“A Orsted está muito satisfeita com a parceria com a A.P. Moller - Maersk para enfrentar esse desafio, ampliando a produção de combustível verde junto com um líder da indústria no setor marítimo”, completa Neubert.

### **Proman (Suíça)**

Sediada na Suíça, a Proman é uma empresa integrada de energia, líder global em metanol, fertilizantes e outros produtos, como a melamina. A companhia está comprometida em desenvolver metanol e amônia sustentáveis como alternativas mais limpas aos combustíveis fósseis, oferecendo um caminho para reduzir as emissões na geração de energia, no transporte e na indústria.

A Proman terá como objetivo fornecer à Maersk de 100 a 150 mil toneladas por ano de metanol verde. O projeto será construído com previsão de início de operação em 2025, produzindo biometanol a partir de resíduos florestais não recicláveis e resíduos sólidos urbanos.

O CEO da Proman, David Cassidy, afirma que “o compromisso com o metanol verde está totalmente alinhado com a crença da Proman de que o combustível deve ser uma parte fundamental da transição energética”.

“Estamos empolgados em trazer nossa profunda experiência no setor para ajudar a cumprir as ambições ousadas da Maersk, destacando a viabilidade do metanol como combustível marítimo e trabalhando juntos para fornecer metanol verde e transporte limpo em escala global”, analisa Proman.

### **WasteFuel (Estados Unidos)**

A WasteFuel é uma startup sediada na Califórnia que aborda a emergência climática, transformando resíduos não recuperados em combustíveis sustentáveis por meio de tecnologias comprovadas.

A empresa estabeleceu parcerias estratégicas com companhias e fornecedores de tecnologia para desenvolver projetos de biorrefinaria e garantir que os aspectos ambientais e comerciais de cada projeto sejam atendidos com segurança, eficiência e economia. A Maersk Growth, braço de venture capital do grupo dinamarquês, investiu na empresa em 2021.

No momento, a WasteFuel está desenvolvendo um projeto de biometanol na América do Sul, que produzirá mais de 30 mil toneladas por ano a partir de 2024. A Maersk pretende vender todo o volume produzido.



O cofundador, presidente e CEO da WasteFuel, Trevor Neilson, destacou a primeira frota neutra em carbono encomendada pela A.P. Moller - Maersk. "O pedido da Maersk de 12 navios - cada um com capacidade para 16 mil contêineres - que podem ser movidos a metanol verde é um ato de liderança sem precedentes na resposta corporativa à emergência climática"

"Esses navios precisam de combustível e o WasteFuel está pronto para fornecê-lo, aumentando constantemente o volume nos próximos anos", conclui Neilson.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/03/2022*

## NOVO NAVIO-TANQUE DA AET COM DESTINO À PETROBRAS NOMEADO NA CORÉIA DO SUL

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 27 Março 2022*



A operadora de navios-tanque AET nomeou seu novo navio-tanque "Eagle Colatina" na Coreia do Sul. O navio é o primeiro de três tanques Suezmax de posicionamento dinâmico (DP2) construídos para um afretamento de longo prazo para a Petrobras com base em acordo assinado em fevereiro de 2020.

O navio-tanque DP2 "Eagle Colatina", que a AET diz ser ecologicamente correto e altamente eficiente, foi apresentado em uma cerimônia de nomeação virtual realizada no estaleiro Samsung Heavy Industries

(SHI) em Geoje, Coreia do Sul. Em breve será entregue à AET.

O "Eagle Colatina" será então entregue à Petrobras para iniciar suas operações em poucas semanas, juntando-se a outros seis DPSTs que a AET já opera para a Petrobras.

Os dois navios irmãos da "Eagle Colatina" estão atualmente em construção no estaleiro SHI na Coreia do Sul e serão entregues ainda este ano.

O navio-tanque DP2 de 155.000 DWT foi construído de acordo com os requisitos técnicos da Petrobras. De acordo com a AET, o navio-tanque vai operar de acordo com os mais altos padrões ambientais operacionais, incluindo total conformidade com os requisitos de emissão de NOx Tier 3 e SOx da IMO.

O "Eagle Colatina" tem classificação DNV e é equipado com bombas de carga de acionamento de frequência variável acionadas por eletricidade e propulsores de alta potência para maior eficiência de combustível. A embarcação ecoeficiente também é equipada com dispositivos de economia de energia para maior eficiência de propulsão.

A AET tem outros três navios-tanque DP2 em construção também para serem entregues em 2022, dois deles para a Petrobras, o que elevará a frota de DPST da empresa para 17, incluindo 13 operando no offshore brasileiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/03/2022*

## ASSINADOS CONTRATOS DA 17ª RODADA DE LICITAÇÕES

*Da Redação OFFSHORE 28 Março 2022*

Foram assinados nesta segunda-feira (28) os contratos referentes aos cinco blocos exploratórios arrematados na 17ª Rodada de Licitações, realizada em 7 de outubro de 2021. No total, o certame

arrecadou R\$ 37 milhões em bônus de assinatura e as áreas têm previsão de investimentos exploratórios mínimos de R\$ 136 milhões.

Bloco	Empresas vencedoras
S-M-1707	Shell Brasil Petróleo Ltda.
S-M-1709	Shell Brasil Petróleo Ltda. (70%) Ecopetrol Óleo e Gás Ltda. (30%)
S-M-1715	Shell Brasil Petróleo Ltda.
S-M-1717	Shell Brasil Petróleo Ltda.
S-M-1719	Shell Brasil Petróleo Ltda.

As empresas vencedoras foram a Shell Brasil Petróleo Ltda. e a Ecopetrol Óleo e Gás Ltda., que passarão a obter os direitos de exploração e produção de petróleo e gás natural, individualmente ou em consórcio, nos blocos S-M-1707, S-M-1709, S-M-1715, S-M-1717 e S-M-1719.

### **TabelaFonte: ANP**

A 17ª Rodada ofereceu blocos no modelo de concessão, no qual as empresas ou consórcios vencedores são definidos por dois critérios:

bônus de assinatura (80%) e programa exploratório mínimo – PEM (20%) oferecidos pelas licitantes.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 28/03/2022**

## **PORTO DO RIO GRANDE REGISTRA O MELHOR PRIMEIRO BIMESTRE DE SUA HISTÓRIA**

**Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Março 2022**



O Porto do Rio Grande movimentou 6.233.998 toneladas em janeiro e fevereiro, o melhor bimestre registrado pela Superintendência da Portos RS. Até então, 2018 vinha sendo o ano com o melhor primeiro bimestre, quando haviam sido registradas 5.125.683 toneladas. Foram movimentados 79.521 contêineres entre cheios e vazios.

Os destaques ficaram com a soja e o trigo que aumentaram, respectivamente, 395% e 139% em relação ao mesmo período do ano passado. Na sequência está o cloreto de potássio, que variou

positivamente em 134% e o arroz, que praticamente dobrou a sua movimentação, com variação de 99%.

Os destinos das cargas exportadas pelo Porto do Rio Grande são a China (19.08%), a Arábia Saudita (8.53%), a Indonésia (6.68%), Marrocos (5.72%), o Vietnã (4.89%) e Portugal (4.35%). Já as importações ocorrem da Argentina (9.60%), Lituânia (8.94%), Estados Unidos (8.53%), Alemanha (7.73%), Rússia (6.90%) e China (6.75%).

O Porto de Pelotas movimentou 208.285 toneladas no período, um aumento de 13.50% sobre o bimestre no ano passado. As embarcações que atracaram no cais, localizado às margens do Canal São Gonçalo, carregaram 154.155 toneladas de toras de madeira e outras 54.130 toneladas de clínquer, material utilizado como matéria-prima para fabricação de cimento.

Já o Porto de Porto Alegre atingiu a marca de 96.651 toneladas movimentadas, com destaque para os fertilizantes, que nos dois primeiros meses do ano alcançaram 66.880 toneladas. A lista é puxada pela cevada, com 19.852 toneladas. Outras cargas somaram 6.240 toneladas e o trigo, 3.679 toneladas.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 28/03/2022**

### COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRA MOVIMENTAÇÃO DE 1,29 MILHÃO DE TONELADAS EM FEVEREIRO.

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Março 2022



O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes registrou movimentação de 1,29 milhão de toneladas em fevereiro e 111.345 TEUs. Ao todo, durante o mês de fevereiro, o Complexo Portuário registrou 72 atracações, sendo 18 delas realizadas na APM Terminals (margem direita), uma atracação no TUP Braskarne e quatro no Teporti. Na Portonave a movimentação em fevereiro somou 49 escalas, 83.616 TEUs e 931,75 mil toneladas.

Em fevereiro, 68 navios fizeram seus giros (manobras), sendo 37 embarcações na área da Bacia 01 (em frente ao Porto de Itajaí e ao Porto de Navegantes), e 31 embarcações na área da Bacia 02 (nova bacia de evolução).

As principais exportações registradas durante o mês de fevereiro foram madeiras e derivados (41,23%), frango congelado (21,24%), carnes (bovina e suína 10,58%), mecânicos e eletrônicos (6,94%), alimentos em geral (4,33%). As importações mais significativas ainda dentro do mesmo mês foram os produtos químicos (32,53%), mecânicos e eletrônicos (27,86%), têxteis diversos (12,86%), alimentos em geral (11,4%), plásticos e borrachas (6,70%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/03/2022

### SUPERGASBRAS ANUNCIA ACORDO PARA FUTURA CONSTRUÇÃO DE TERMINAL PARA ARMAZENAMENTO DE GLP NO PORTO DO PECÉM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Março 2022



A Supergasbras, empresa do Grupo SHV Energy, firmou acordo com o Complexo do Pecém, no Ceará, para investir na construção de um terminal para armazenamento de gás liquefeito de petróleo (GLP), no Porto do Pecém, em São Gonçalo do Amarante, região metropolitana de Fortaleza. Com a assinatura de um pré-contrato, a Supergasbras garante a área necessária para a construção do empreendimento.

Com capacidade para movimentar 480 mil toneladas/ano, o terminal de tancagem será utilizado para armazenar GLP que chegará ao Brasil em navios oriundos, em sua maioria, do mercado norte-americano. O investimento está estimado em R\$ 920 milhões e em sua fase de construção deverá gerar aproximadamente 200 empregos diretos.

A iniciativa faz parte do plano estratégico da companhia para investimento em infraestrutura a fim de garantir o recebimento do GLP, seja importado ou mesmo de outros polos produtores no Brasil. O Brasil importa, hoje, cerca de 20% de todo o GLP consumido nacionalmente. Com este investimento haverá uma melhora significativa da infraestrutura para suprimento primário de GLP no Nordeste.

“O Brasil é um grande mercado para o Grupo SHV Energy e acreditamos que investir agora em infraestrutura será crucial para o novo cenário de suprimento primário que já vem se tornando realidade com a privatização das refinarias no país e a redução da participação da Petrobras na importação de GLP”, afirma Júlio Cardoso, presidente da Supergasbras. “É necessária ainda a



manutenção de níveis mínimos de estabilidade regulatória que propiciem cada vez mais investimentos como esse, que tendem a beneficiar clientes e consumidores finais na medida em que se aumenta a oferta de produto”, completa.

“A chegada da Supergabras ao Complexo do Pecém enriquece o nosso mix de produtos, pois passamos a ofertar aqui, pela primeira vez, um parque de tancagem para o gás liquefeito de petróleo (GLP). Ou seja, a partir do nosso terminal portuário vamos reforçar a distribuição do tradicional gás de cozinha na região Nordeste, pois contaremos com a reconhecida expertise da Supergasbras, uma empresa que já faz parte do dia a dia dos brasileiros”, conclui Danilo Serpa, presidente do Complexo do Pecém.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/03/2022*

## TRANSPETRO FECHOU PLANO DE ALIENAÇÃO COM 12 NAVIOS ENTREGUES EM 2021

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 25 Março 2022*



### Arquivo/Divulgação

Subsidiária da Petrobras afirma que encerrou plano no ano passado, permanecendo com 37 embarcações, com média de idade de 7,3 anos. Com fim de contrato de navio-tanque este mês, média está em 7,2, ante 13,5 anos em 2019.

A Transpetro informou que encerrou o seu plano de alienação no ano de 2021, tendo entregado 12 navios. Com a reorganização, a empresa fechou o último ano

com 37 embarcações em sua frota, com média de idade de 7,3 anos. Atualmente, a companhia conta com 36 navios em operação, devido ao encerramento, neste mês, do contrato do navio-tanque Storviken, o que reduziu a idade média dos navios para 7,2 anos. A empresa destacou que a média de idade dos navios da frota era de 13,5 anos em 2019.

“A Transpetro encerrou o plano de alienações em 2021 e não há meta para idade média de frota”, salientou a empresa à Portos e Navios. Em nota, a subsidiária da Petrobras ressaltou que foram alienados apenas navios em final de vida operacional/comercial e que não houve alienação de navios do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), unidades financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM) e construídas em estaleiros nacionais.

Um dos objetivos do plano, segundo a empresa manifestou em outras ocasiões, era tornar a idade média da frota comparável à média de idade de grandes armadores de navios-tanque do mundo. “Não possuímos os valores de idade média de frota de armadores específicos, mas as grandes majors não afretam navios com mais de 20 anos de idade. Dessa forma, entendemos que nossa frota possui atualmente idade compatível com o mercado”, destacou a companhia por meio de sua assessoria de imprensa.

Em artigo sobre o BR do Mar publicado há duas semanas em O Globo, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmf), Carlos Müller, apontou uma redução gradativa de navios de bandeira brasileira, citando a frota da Transpetro. Ele mencionou no texto que a Petrobras vendeu quase 20 navios da Transpetro durante a pandemia. Na ocasião, ele chamou a atenção quanto ao futuro da frota nacional do sistema Petrobras, em caso de venda de novos ativos este ano.

Na última semana, após a manutenção do veto presidencial à obrigatoriedade de dois terços de tripulantes brasileiros em navios habilitados no programa, Müller disse que a perda do efetivo controle dos navios na cabotagem brasileira tornará o Brasil mais dependente de outros países no





# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 041/2022  
Página 65 de 65  
Data: 28/03/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

transporte marítimo. "No comércio exterior, já não temos capacidade de transportar as commodities agrícolas e os minerais que produzimos em navios de bandeira brasileira, o que nos torna dependentes de países que efetivamente controlam frotas mercantes, e vulneráveis a instabilidades no cenário internacional", afirmou.

Questionada sobre eventuais impactos trazidos pelo BR do Mar (Lei 14.301/2022) para seu segmento operacional e para práticas de afretamento, a Transpetro frisou que ainda não tem uma avaliação conclusiva sobre eventuais impactos nas operações por se tratar de uma lei recente, sancionada em janeiro deste ano, com análise dos vetos presidenciais pelo Congresso no último dia 17 de março e à espera da efetiva regulamentação por decreto e normas infralegais. Da mesma forma, a empresa não comentou se pode haver algum tipo de prejuízo à bandeira brasileira.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/03/2022*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*