

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 029/2022
Data: 04/03/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
EM SANTOS, SECRETÁRIO DE PORTOS DIZ TRABALHAR COM 'PIOR CENÁRIO' DE CONFLITO ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA	4
BALANÇA COMERCIAL TEM SEGUNDO MAIOR SUPERÁVIT PARA MESES DE FEVEREIRO	5
BE NEWS – BRASIL EXPORT	6
‘NÓS ESTAMOS NOS PREPARANDO PARA O PIOR CENÁRIO’, DIZ SECRETÁRIO DE PORTOS	6
GOVERNO PLANEJA PADRONIZAÇÃO LOGÍSTICA NOS PORTOS PARA FERTILIZANTES	8
MAIOR TERMINAL DE CELULOSE DEVE COMEÇAR A OPERAR NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023	9
ANTAQ DEBATE CLASSIFICAÇÃO DE EMBARCAÇÃO MERCANTE AGÊNCIA REALIZOU AUDIÊNCIA PÚBLICA ONTEM, A FIM DE RECEBER COLABORAÇÕES DAS COMUNIDADES PORTUÁRIA E DE NAVEGAÇÃO	10
BR DO MAR: O INÍCIO DE UM NOVO CICLO NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA BRASILEIRA?	11
ÁGUA DE LASTRO: DEVERES E RESPONSABILIDADES	13
OS IMPACTOS DA GUERRA NO MERCADO FINANCEIRO E AS IMPLICAÇÕES PARA O BRASIL	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	14
TRABALHO E COMPROMISSO GARANTEM INVESTIMENTOS E DIMINUIÇÃO DE TARIFAS, DIZ TARCÍSIO	14
PUBLICAÇÃO INDICA MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO PAÍS COM COMBINAÇÃO DE RECURSOS PÚBLICOS E PRIVADOS	15
DUTRA E RIO-SANTOS: TEM INÍCIO A MAIOR CONCESSÃO DA HISTÓRIA DO BRASIL	17
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	20
MAERSK: TERMINAIS EUROPEUS ESTÃO RECUSANDO CARGAS RUSSAS	20
MOÇAMBIQUE: PORTO DE MAPUTO MOVIMENTOU 22,2 MILHÕES DE TONELADAS	20
PORTO DE SAVANNAH EXPANDIRÁ SUA CAPACIDADE DE CONTÊINERES EM 60%, ATINGINDO 9,5 MILHÕES DE TEUS EM 2025	21
FELIXSTOWE SE TORNA O MAIOR PORTO DO REINO UNIDO A IMPLANTAR 5G	23
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES 2022 COM 9% DE AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO	24
DOCAS DO RIO REGISTRA ALTA DE 55,4% NO FATURAMENTO DE JANEIRO	25
COM INVESTIMENTO DE US\$ 100 MIL, CARGILL APOSTA NA INCLUSÃO DE MULHERES EM TECNOLOGIA NA AMÉRICA LATINA	26
ISTOÉ - DINHEIRO	27
DATAGRO APONTA POSSÍVEL VIÉS DE BAIXA PARA NOVA SAFRA DE CANA DO CENTRO-SUL	27
BRF DIZ QUE NÃO FOI NOTIFICADA PELO GOVERNO SOBRE SUSPENSÃO PELA CHINA	28
ECONOMIA SE RECUPEROU E SUBIU MAIS DO QUE HAVIA CAÍDO EM 2020, DIZ IBGE	29
MONEYTIMES	30
SUBSÍDIO FAZ PAÍS DOBRAR CAPACIDADE DE ENERGIA NO PAPEL, MAS SALTO REAL É IMPOSSÍVEL	30
PETROBRAS (PETR4): FALTA DE REAJUSTE ESTÁ INVIABILIZANDO IMPORTAÇÃO DE GASOLINA, DIZ ABICOM	32
FÁBRICA DA TESLA (TSLA) NA ALEMANHA OBTÉM LICENÇA PARA INICIAR PRODUÇÃO	33
JORNAL O GLOBO – RJ	33
GUEDES OTIMISTA: BRASIL É 'PORTO SEGURO' PARA INVESTIMENTO PRIVADO EM MEIO À GUERRA NA UCRÂNIA, DIZ MINISTÉRIO	33
GUERRA LEVA MINISTRO DE MINAS E ENERGIA A APOIAR LIBERAÇÃO DE ESTOQUES DE PETRÓLEO PARA REGULAR PREÇO DE COMBUSTÍVEIS	35
COMMODITIES SE APROXIMAM DE MAIOR ALTA DESDE 1974, NA CRISE DO PETRÓLEO, E BANCO VÊ BARRIL A US\$ 185	36
ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL QUER INCENTIVAR TECNOLOGIA PARA COMERCIALIZAR METANO EM HIDRELÉTRICAS BRASILEIRAS	38
RÚSSIA SUSPENDE EXPORTAÇÕES DE FERTILIZANTES	40
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA DIZ QUE SAÍDA DO GOVERNO FEDERAL PARA CONCORRER EM SP NÃO COMPROMETE CONCESSÕES FEDERAIS	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	43
GOVERNO DIZ QUE TRABALHA COM AGÊNCIAS INTERNACIONAIS POR ESTABILIDADE DE PREÇOS DE PETRÓLEO E DE GÁS	43
GUERRA PODE TRAVAR VENDA DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS	43
PARA SACHSIDA, RESULTADO DO PIB MOSTRA QUE O PAÍS TEVE 'RETOMADA EM V'	45



VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
SIMONE TEBET PEDE À PETROBRAS QUE CONCLUA FÁBRICA DE ADUBOS EM MS.....	47
RÚSSIA CITA 'SABOTAGEM' E SUGERE SUSPENSÃO DE EMBARQUES DE ADUBOS.....	48
RÚSSIA PROSSEGUE NO CERCO A KIEV E SE PREPARA PARA ATAQUE CONTRA ODESSA	48
VOLUME NOS PORTOS DO PARANÁ É MAIOR QUE A MÉDIA	50
NAVIO DA ESTÔNIA AFUNDA PERTO DE PORTO ATACADO	51
GUERRA DEVERÁ AGRAVAR CAOS LOGÍSTICO NO MUNDO	52
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	53
PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO SOFRE SANÇÃO E PODE TER ALFANDEGAMENTO SUSPENSO PELA RECEITA FEDERAL	53
AGÊNCIA BRASIL - DF	55
PLANO NACIONAL DE FERTILIZANTES SERÁ LANÇADO ESTE MÊS, DIZ MINISTRA.....	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	56
ARTIGO - NOVA NORMA DA ANVISA ALTERA AS MEDIDAS DE SEGURANÇA PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE	56
ARTIGO - O IMPACTO DA TECNOLOGIA INTEGRADA PARA O MERCADO DE LOGÍSTICA	57
7SHIPPING RELATA CANCELAMENTO DE TROCA DE TRIPULANTES UCRANIANOS	59
GRUPO AÇOTUBO INVESTI R\$ 20 MILHÕES EM PROJETO DE EFICIÊNCIA LOGÍSTICA.....GRUPO AÇOTUBO INVESTI R\$	60
ABAC FARÁ CONTRIBUIÇÃO SOBRE DEFINIÇÃO DE EMBARCAÇÕES EFETIVAMENTE OPERANTES	61
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EM SANTOS, SECRETÁRIO DE PORTOS DIZ TRABALHAR COM 'PIOR CENÁRIO' DE CONFLITO ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA

Em visita técnica às obras no Porto de Santos, Diogo Piloni admite preocupação com impactos logísticos e comerciais

Por: Ágata Luz



Piloni também comentou sobre o processo de desestatização no Porto de Santos Foto: Matheus Tagé/AT

O secretário nacional de Portos, Diogo Piloni, admitiu que o Governo Federal trabalha com o pior cenário envolvendo os impactos logísticos e comerciais que podem ser gerados pelo conflito entre Rússia e Ucrânia. Segundo ele, que nesta quinta-feira (3) fez uma visita técnica às obras do terminal de celulose da Eldorado no Porto de Santos, o trabalho diário agora é voltado a garantir a fluidez na importação de fertilizantes, que

tem no complexo portuário santista uma importante porta de entrada para o País.

"A gente está acompanhando a escalada de um conflito que é localizado por ora, mas que traz impactos, sem dúvida alguma. São grandes produtores de fertilizantes e consumidores de produtos brasileiros envolvidos. Estamos nos preparando para o pior cenário e temos conversado muito com o Ministério de Agricultura para que, na logística, a gente não cause embaraço. A gente precisa ter um Porto funcionando bem com o máximo de fluidez e prioridade dada a este produto (fertilizante)".

Em meio ao risco de escassez de fertilizantes - a Rússia foi responsável por 22% do fertilizante importado pelo Brasil em 2021 -, Piloni ressalta que um conflito dessa magnitude gera impactos para o mundo inteiro. "Não seria diferente para o Brasil. Por isso, há uma grande preocupação do governo brasileiro e temos que estar preparados para isso. Difícil dizer qual vai ser o tamanho do impacto, mas o que a gente está trabalhando é para minimizá-lo".

Também presente ao evento na Eldorado, o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, foi outro a manifestar preocupação com a situação gerada pela ofensiva russa em solo ucraniano e seus reflexos e garantiu que as equipes do Porto de Santos trabalharão para reduzir os estragos.

"Estamos extremamente preocupados com a situação, que é muito complexa porque afeta toda logística tanto de fertilizantes como de grãos. Mas trabalhamos para que a logística no País ocorra da forma mais rápida possível. Santos tem que trabalhar para tentar minimizar essa crise. Uma crise imposta a nós, mas em Santos nós trabalharemos com muito mais afinco e produtividade para poder diminuir o impacto desse transtorno logístico".

A Tribuna mostrou que, com o risco de os fertilizantes russos não terem condições logísticas de chegarem ao Brasil, uma alternativa seria comprar o insumo do Canadá. O secretário de Portos reiterou que a busca por novos fornecedores já é realidade. "A gente tem atuado muito com o Ministério da Agricultura, que tem buscado alternativas de outros fornecedores".

Desestatização

Ainda na visita, Piloni garantiu que o processo de desestatização do Porto de Santos não sofrerá atrasos e ocorrerá no último trimestre do ano.

Além disso, ele adiantou que a privatização da SPA deve ser tema de mais uma audiência pública neste mês – a primeira foi realizada no mês passado, em Santos. Ainda é debatido com a equipe da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) se o novo encontro será presencial ou semipresencial.

“Isso é para haver todo o espaço necessário para as contribuições, críticas e melhorias da proposta”, ressaltou Piloni, afirmando que o objetivo é realizar o processo com transparência. “Nossa disposição é construir algo que não seja um projeto do Ministério da Infraestrutura, e sim de todo o setor portuário brasileiro”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/03/2022

BALANÇA COMERCIAL TEM SEGUNDO MAIOR SUPERÁVIT PARA MESES DE FEVEREIRO

Exportações superaram importações em US\$ 4,05 bilhões

Por: Agência Brasil



Exportações superaram importações em US\$ 4,05 bilhões Foto: Tania Rego/Agência Brasil

Depois de registrar déficit em janeiro, a balança comercial recuperou-se em fevereiro e teve o segundo maior resultado positivo para o mês. No mês passado, o país exportou US\$ 4,049 bilhões a mais do que importou. O superávit só não foi maior que o de fevereiro de 2017, quando o país vendeu US\$ 4,229 bilhões a mais do que comprou.

No primeiro bimestre deste ano, a balança comercial acumula superávit de US\$ 3,835 bilhões. Isso representa mais que o dobro do resultado obtido em janeiro e fevereiro do ano passado (US\$ 1,616 bilhões), mas está longe do recorde de US\$ 6,722 bilhões registrado nos dois primeiros meses de 2017.

No mês passado, o Brasil vendeu US\$ 22,913 bilhões para o exterior e comprou US\$ 18,864 bilhões. Tanto as importações como as exportações bateram recorde em fevereiro, desde o início da série histórica, em 1989. As exportações subiram 32,6% em relação a fevereiro do ano passado, pelo critério da média diária. As importações aumentaram 22,9% na mesma comparação.

Um dos principais responsáveis pela recuperação do saldo comercial foi a valorização das commodities (bens primários com cotação internacional), que subiram em fevereiro em meio ao acirramento das tensões entre Rússia e Ucrânia. A recuperação de algumas safras, principalmente a de soja, também contribuiu para o resultado.

No mês passado, o volume de mercadorias exportadas subiu 22,6%, enquanto os preços aumentaram 13,5% em média em fevereiro, na comparação com o mesmo mês do ano passado. Nas importações, a quantidade comprada caiu 2,5%, mas os preços médios subiram 30,9%.

Setores

Ao analisar o desempenho no setor agropecuário, a recuperação de safras pesou mais. O volume de mercadorias embarcadas aumentou 61,2% em fevereiro na comparação com o mesmo mês de 2021, enquanto o preço médio subiu 31,8%. Na indústria de transformação, o volume subiu 16,9%, com o preço aumentando em nível parecido: 16,3%. Na indústria extrativa, que engloba exportação de minérios e de petróleo, a quantidade aumentou 11,1%, enquanto os preços médios caíram 3,1%.

Os produtos com maior destaque nas exportações agropecuárias foram trigo e centeio não moídos (+874,7%), café não torrado (+89,7%) e soja (+187,5%). Na indústria extrativa, os maiores crescimentos foram registrados em óleos minerais brutos (+114,1%), petróleo bruto (+74,2%) e minério de cobre (+19%).

Na indústria de transformação, os maiores aumentos ocorreram nos itens carne bovina congelada ou refrigerada (+81,8%), farelo de soja (+40,5%) e combustíveis (+290,1%).

Quanto às importações, os maiores crescimentos foram registrados nos seguintes produtos: cevada (+620%), na agropecuária; petróleo bruto (+109,6%) e gás natural (+280%), na indústria extrativa; e adubos ou fertilizantes químicos (+112,6%), na indústria de transformação.

Em relação aos fertilizantes, a alta deve-se principalmente ao aumento recente de preços. A quantidade importada caiu cerca de 7% em fevereiro na comparação com fevereiro do ano passado.

Estimativa

Para 2022, o governo prevê superávit de US\$ 79,4 bilhões, valor parecido com o deste ano. A estimativa, no entanto, ainda não considera o impacto da guerra entre Rússia e Ucrânia. A projeção só deverá ser revisada em abril.

As estimativas estão mais otimistas que as do mercado financeiro. O boletim Focus, pesquisa com analistas de mercado divulgada toda semana pelo Banco Central, projeta superávit de US\$ 64,06 bilhões neste ano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 04/03/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

‘NÓS ESTAMOS NOS PREPARANDO PARA O PIOR CENÁRIO’, DIZ SECRETÁRIO DE PORTOS

Por BÁRBARA FARIAS Enviar e-mail para o Autor



Secretário Diogo Piloni veio a Santos para visitar obras de terminal de celulose

EM VISITA AO PORTO DE SANTOS, DIOGO PILONI DISSE QUE OS MINISTÉRIOS DA INFRAESTRUTURA E O DA AGRICULTURA BUSCAM ALTERNATIVAS PARA EVITAR O DESABASTECIMENTO E MITIGAR PROBLEMAS LOGÍSTICOS, EM CASO DE AGRAVAMENTO DA CRISE NO LESTE EUROPEU

O Governo Federal se prepara para enfrentar “o pior cenário” no Brasil, em relação ao risco de desabastecimento de fertilizantes, em consequência da invasão russa na Ucrânia, informou o



secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, ontem, em visita a Santos (SP). Segundo ele, entre as medidas preparadas para os portos, está a priorização da atracação de navios com essas mercadorias e, ainda, da liberação das respectivas descargas. O objetivo é agilizar essas operações e, assim, evitar um aumento dos custos logísticos dessas cargas, que devem sofrer uma alta de preço devido à guerra.

Piloni esteve na tarde de ontem no Porto de Santos, para conhecer as obras do futuro terminal de celulose da Eldorado Brasil, no Armazém 33, na Margem Direita do complexo marítimo, em Santos. Ele percorreu a área do novo EBlog – terminal STS-14, acompanhado do diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos), Fernando Biral, e do gerente geral de Logística da Eldorado Brasil Celulose, Flávio da Rocha Costa.

Durante a visita, o secretário foi questionado sobre as ações do Governo Federal para reduzir os impactos da guerra no País, especificamente nas importações de fertilizantes – em relação a esses produtos, o Brasil importa 85% do que utiliza e essas cargas vinham principalmente da Rússia.

“Nós temos que trabalhar diante de todos os cenários possíveis. A gente está acompanhando a escalada do conflito, que é localizada, por hora, mas que traz impactos, sem dúvida alguma. Nós estamos falando de grandes produtores de fertilizantes e consumidores desses produtos. Enquanto governo brasileiro, seja no Ministério da Infraestrutura ou no Ministério da Agricultura, a ideia é que a gente esteja preparado para este cenário. Nós estamos nos preparando para o pior cenário. É assim que a gente deve atuar”, afirmou Piloni.

O secretário de Portos disse que as pastas da Infraestrutura e da Agricultura buscam alternativas para evitar o desabastecimento e mitigar problemas logísticos, em caso de agravamento da crise no Leste Europeu. “A gente tem conversado muito com o Ministério da Agricultura, nos que diz respeito à logística, para que a gente não cause embarço num momento de eventual crise. A gente precisa ter o porto funcionando bem, com o máximo de fluidez, e prioridade máxima ao fertilizante, esse insumo da produção agrícola brasileira”, destacou.

Piloni falou sobre as alternativas de importação de fertilizantes. “A gente tem conversado com o Ministério da Agricultura que tem buscado alternativas de outros fornecedores, inclusive, a potencialização da pesquisa para uma utilização mais eficiente do insumo. É difícil dizer qual será o tamanho do impacto, mas a gente está trabalhando para mitigar esse impacto”, concluiu.

Live de Bolsonaro

Em live transmitida na noite de ontem, em suas redes sociais, o presidente Jair Bolsonaro voltou a defender a Política Nacional de Fertilizantes. E lembrou o projeto elaborado em 2020, que prevê a produção de fertilizantes em terras indígenas. “Se assim o desejarem, que nós possamos explorar minerais no subsolo”, ponderou em relação aos indígenas que ocupam essas áreas.

Participando da live, a ministra da Agricultura, Tereza Cristina Corrêa da Costa Dias, disse que o Plano Nacional de Fertilizantes do governo está pronto e não é novo. Segundo ela, não tem relação com a Crise na Ucrânia. “Nós fizemos uma opção errada, lá atrás, de ficar importando NPK – nitrogênio, fósforo e potássio (matérias-primas de fertilizantes). Hoje, o maior problema que nós temos é no potássio. O nitrogênio também é um problema, mas dependemos 93% de potássio. É inadmissível a gente não ter um programa nacional para estimular a produção própria de fertilizantes ou parte dessa produção.

Então, o senhor vai lançar este mês ainda o Programa Nacional de Fertilizantes. Esse programa está pronto, envolveu nove ministérios, uma transversalidade com Minas e Energia, Agricultura, Economia, entre outros, e os produtores rurais”, afirma.

Tereza Cristina defendeu o plano nacional, destacando que o Brasil, sendo uma “potência agro”, não pode depender mais de 80% dos três produtos mais importados. Esse plano está pronto, o senhor entrega na última semana de março, lá no Palácio do Planalto”, disse ela.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2022

GOVERNO PLANEJA PADRONIZAÇÃO LOGÍSTICA NOS PORTOS PARA FERTILIZANTES

O Governo Federal planeja uma padronização logística entre os portos públicos brasileiros que recebem a importação de fertilizantes. O intuito é mitigar gargalos e priorizar a movimentação dos insumos.

Em visita-técnica à área que abrigará o terminal de celulose da Eldorado Brasil, nessa quinta-feira (3), no Porto de Santos, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni e Silva, falou sobre o plano de padronização da logística entre os portos brasileiros que operam fertilizantes. E destacou que há reuniões agendadas para discutir o assunto entre o Ministério da Agricultura, o setor de fertilizantes e autoridades portuárias. “Uma segunda coisa que tem sido trabalhada é a possibilidade de padronização de procedimentos das autoridades portuárias. A gente recebe algo em torno de 80 a 90% de fertilizantes em portos públicos como Santos, Paraguá, São Francisco do Sul e Rio Grande. O que estamos discutindo para esse conjunto de portos é uma espécie de alinhamento e padronização de procedimentos para lidar com esse cenário”, afirmou.



Importação de fertilizantes no Porto de Santos: operação será afetada devido ao conflito europeu (Luiz Fernando Menezes/BE News)

Questionado se a Política Nacional de Fertilizantes, que será apresentada ainda neste mês, pelo Governo Federal, impactaria o projeto do novo terminal de fertilizantes do Porto, o STS 53, o secretário afirmou que não. Trata-se de um terminal dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, especialmente adubos e sulfatos, a ser instalado na região de Outeirinhos, em acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.

“Eu entendo que não”, afirma. Piloni acredita que o projeto vai ao encontro dos planos logísticos que o Governo está discutindo para o setor, ressaltando que o fertilizante é pauta prioritária. “O projeto ainda está em discussão, mas não será por causa de um evento pontual que o Brasil deixará de estar sobre o olhar do mundo na cadeia de produção de produtos agropecuários. O que estamos fazendo junto com as autoridades portuárias, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos, (Fernando) Biral, que é um ator importantíssimo nesse cenário, é trabalhar para o que o porto não seja o problema, para que a logística seja bem-feita e a gente tenha uma prioridade, em caso de escassez na origem, que a gente tenha condição de priorizar o fertilizante, inclusive frente a outros produtos”.

“Agora, se isso influi na decisão do investidor (sobre o STS 53), considerando a questão pontual para um contrato de 25 anos, a gente acredita que o Brasil não deixará de ser promissor nesse mercado. Por isso, olhando a longo prazo, o investidor vai ter interesse pelo negócio”, finalizou.



Segundo o Ministério da Infraestrutura, a futura arrendatária assinará um contrato de 25 anos, a receita bruta global alcançará R\$ 6 bilhões e os investimentos previstos são em torno de R\$ 659 milhões. Ainda, segundo o Governo, a movimentação total de carga será de aproximadamente 90 milhões de toneladas.

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) prorrogou a consulta pública, até 16 de março, para o futuro arrendamento da área STS 53.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2022

MAIOR TERMINAL DE CELULOSE DEVE COMEÇAR A OPERAR NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023

Por BÁRBARA FARIAS Enviar e-mail para o Autor

O futuro terminal da Eldora-do Brasil no Porto de Santos, o EBlog – terminal STS-14, deverá começar a operar no primeiro semestre de 2023. Localizado na área do antigo Armazém 33, ele terá capacidade para armazenar 400 mil toneladas de celulose. Atualmente, a empresa opera com o terminal Rishis, localizado na região do Paquetá, também na Margem Direita, e que tem uma capacidade para armazenar 120 mil toneladas.

A área onde o terminal será construído foi apresentada na tarde de ontem. A visita-técnica contou com as presenças do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni e Silva, do diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, e do gerente geral de Logística da Eldorado Brasil Celulose, Flávio da Rocha Costa. Todos percorreram a área para observar os trabalhos já iniciados.

“As obras já começaram e o nosso objetivo é terminar no primeiro trimestre de 2023, e iniciar as operações até o meio do ano”, afirma o gerente geral de Logística, Flávio da Rocha Costa.

“Esse terminal representa muito em produtividade e nós também estamos preparados para uma futura expansão. A Eldorado está limitada, hoje, a (operar, ao ano) 1,8 milhão toneladas, mas a nossa previsão é expandir para 4,2 milhões de toneladas. Neste terminal, nós vamos conseguir receber uma composição de trem, com 64 vagões, e nós vamos conseguir embarcar os navios com até dois berços de atracação e operar dois navios simultaneamente. Isso traz agilidade, e trazendo agilidade e produtividade, traz o melhor custo para a companhia”, explicou Costa.

O gerente geral destaca ainda que a infraestrutura do terminal, transportando a carga nos modais ferroviário e rodoviário, com frota própria, proporcionará redução de custo logístico. “A partir do momento em que a gente começar a operar neste terminal, conseguiremos agregar uma boa redução de custo para a nossa cadeia logística, em torno de 10 a 15%”, afirmou.

“Um dos objetos desse planejamento, que é a formação de um cluster de celulose, com todo esforço que tem sido feito pela Eldorado, mas dentro de um grande projeto tocado pela Autoridade Portuária, que vislumbrava, uma modernização no Porto de Santos, com a clusterização, que a gente pudesse utilizar essa área de forma mais eficiente, que é uma área escassa, cara e importante para o País”, afirma o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Diogo Piloni e Silva.

“Além de tudo, a gente está aqui dinamizando uma cadeia em que o Brasil é uma liderança mundial”, complementou Piloni.

O diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, afirmou que, com o novo terminal, o Porto de Santos ampliará a movimentação de celulose. “Juntando o terminal da Eldorado, com o STS-14A, que é o outro terminal, nós vamos ter uma capacidade de

movimentação de mais de 5 milhões de toneladas. Isso agregará muito à nossa receita e coloca Santos no patamar de maior escoador de produtos de celulose do País,” comenta Biral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2022

ANTAQ DEBATE CLASSIFICAÇÃO DE EMBARCAÇÃO MERCANTE AGÊNCIA REALIZOU AUDIÊNCIA PÚBLICA ONTEM, A FIM DE RECEBER COLABORAÇÕES DAS COMUNIDADES PORTUÁRIA E DE NAVEGAÇÃO

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou, na tarde de ontem, a quarta audiência pública que discute quais critérios serão necessários para o “enquadramento de embarcação como efetivamente operante e pertencente a um mesmo grupo econômico”.

O art.14 da Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022, que instituiu o programa de incentivo à cabotagem conhecido como BR do Mar, incumbiu

a Antaq de regulamentar esses dois pontos. No momento, o processo está em fase de audiência pública, que segue até o próximo dia 14. As contribuições podem ser feitas exclusivamente pelo formulário eletrônico disponível em [https://www.gov.br/ antaq/pt-br](https://www.gov.br/antag/pt-br).

Realizada virtualmente, a audiência foi presidida por Bruno Pinheiro, superintendente de Regulação da agência. Também participaram o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e a diretora Flávia Morais Takafashi.

“A agência certamente terá de se debruçar sob seus normativos para fazer uma revisão da regulação existente, alterando inclusive questões redacionais e de mérito também, para uniformizar conceitos e atualizar a regulação existente à nova realidade do BR do Mar” disse o diretor-geral Eduardo Nery.

A sessão teve a participação de Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem. Para ele, a proposta ainda carece de um aprimoramento no sentido de esclarecer o que é, de fato, uma embarcação efetivamente operante.

A sugestão dele será enviada por escrito e analisada pela Antaq para aprimoramento da regulamentação.

“A agência certamente terá de se debruçar sob seus normativos para fazer uma revisão da regulação existente, alterando inclusive questões redacionais e de mérito também, para uniformizar conceitos e atualizar a regulação existente à nova realidade do BR do Mar”
EDUARDO NERY diretor-geral da Antaq

BR DO MAR

A Lei 14.301 instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Seus objetivos são ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem; incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem; e incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais, entre outros.

A Antaq espera contribuir com a regulamentação de dispositivos da lei, como determinado pelo próprio programa BR do Mar. É o caso do art. 14 do normativo.

Segundo a Antaq, haverá uma fase de revisão dos normativos editados pela autarquia que foram afetados pelas modificações introduzidas pelo BR do Mar. O objetivo é ter a regulação novamente alinhada com a política pública para a cabotagem. As revisões que serão promovidas pela Antaq vão desde ajustes redacionais a alterações de mérito, especialmente em relação aos afretamentos, às outorgas e ao controle/acompanhamento de frota de embarcações na cabotagem.

No entanto, algumas dessas modificações ainda dependerão de atos do Poder Executivo Federal, que regulamentarão aspectos da própria Lei 14.301. A agência encontra-se pronta para as ações regulatórias necessárias, buscando atingir os objetivos e as diretrizes pretendidos pela nova política pública para a cabotagem. A autarquia também contribuirá com o fornecimento de dados e informações sobre o mercado em apoio ao monitoramento do programa BR do Mar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2022

BR DO MAR: O INÍCIO DE UM NOVO CICLO NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA BRASILEIRA?

E m 2018, o Brasil literalmente parou com a greve dos caminhoneiros e percebeu sua forte dependência do modal rodoviário.

O Ministério da Infraestrutura, então, iniciou o debate para uma nova modelagem ao regime de afretamento de embarcações estrangeiras da Lei 9.432/97, com foco exclusivo na cabotagem e voltado para fomentar a competitividade deste setor, mediante oferta de mais embarcações àqueles que operam na navegação de cabotagem. Após mais de dois anos de ampla discussão nas duas casas do Parlamento, foi promulgada a Lei nº 14.301/2022, publicada em 7 de janeiro de 2022, instituindo o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem, conhecido como “BR do Mar”, trazendo algumas alterações significativas na regulação da cabotagem no Brasil.



Dentre as principais mudanças implementadas pela BR do Mar, destaca-se a flexibilização das hipóteses de afretamento de embarcações estrangeiras para utilização no transporte de cargas na cabotagem. Neste particular, passa a ser permitido o afretamento por tempo de embarcações de subsidiária integral estrangeira de Empresa Brasileira de Navegação (“EBN”), nas condições e hipóteses especificadas na nova lei, sendo elas: (i) ampliação da frota efetivamente operante, registrada em nome do grupo econômico da afretadora; (ii) substituição de embarcação em construção no Brasil ou no exterior; (iii) atendimento exclusivo de contratos de longo prazo; e (iv) atendimento exclusivo de operações especiais de cabotagem, consideradas aquelas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado.

Por sua vez, também passa a ser permitido o afretamento a casco nu de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira, independentemente de frota própria, cuja quantidade de embarcações liberadas será gradativamente aumentada conforme os aniversários de vigência da lei, até a sua liberação integral.



Outra inovação que merece destaque é a criação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, cujo objeto é o fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação, sem a obrigação de operar as embarcações para manutenção de sua outorga.

Embora a lei já se encontre em vigor desde a data de sua publicação, trechos do texto legal foram vetados pela Presidência da República, dos quais cita-se: (i) previsão de tripulação brasileira mínima a ser observada em embarcação afretada sob a BR do Mar; (ii) redução das alíquotas do AFRMM; (iii) prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto, até 31/12/2023. Os vetos presidenciais serão analisados pelo Congresso Nacional, podendo ser mantidos ou derrubados.

Adicionalmente, há relevantes e fundamentais aspectos que ainda carecem de regulamentação pelo Poder Executivo Federal (Ministério da Infraestrutura, Minfra), tais como os requisitos para o credenciamento e fruição dos benefícios do BR do Mar, a proporcionalidade de embarcações estrangeiras admitidas pela via da subsidiária integral, a forma com que o arcabouço infralegal da cabotagem deverá sofrer atualização para atendimento à nova lei.

A Lei nº 14.301/2022 e todo o debate que antecedeu sua edição colocaram a navegação de cabotagem – após longos 25 anos, desde a edição da Lei 9.432/97 – novamente na agenda do Governo Federal e do Congresso, resgatando o modal marítimo como um protagonista indispensável da logística nacional.

Entretanto, conquanto seja necessário tempo razoável para aferir os resultados efetivos dessa alteração da política marítima, com maior oferta de navios para os armadores nacionais, é preciso estar atento ao ambiente de negócios no qual a navegação doméstica está inserida - pois, do ponto de vista de custos operacionais e desburocratização, a BR do Mar avançou muito pouco, já que a vastidão documental ainda necessária por escala em nossa cabotagem continua excessiva, mormente se comparado com o modal rodoviário.

Isso sem falar no pouco avanço de medidas visando a redução da severa carga fiscal que tanto onera os armadores nacionais - incluindo a tributação estadual sobre o combustível de navios – que, de um modo geral, torna o nosso regime fiscal e os custos operacionais muito distantes da eficiência do sistema de custos de nações marítimas como Inglaterra, Holanda e outras que há muito adotaram a tonnage tax e outras estruturas

Se navegar é preciso, como dizia Pessoa, e queremos realmente ingressar num novo ciclo da navegação brasileira e, quem sabe, voltar a ser um protagonista no longo curso como nos tempos do Lloyd, os stakeholders, reguladores, parlamentares e o poder executivo precisam criar um ambiente de negócios atrativo e perene, com menos dissincronia entre os agentes públicos, menos burocracia e uma bandeira brasileira, girando a partir de custos operacionais (em especial o trabalhista) e tributação capazes de competir com as grandes nações transportadoras.

Podemos, sim, estar diante de um novo e virtuoso ciclo da navegação brasileira, mas ainda há muito o que fazer, de modo que as medidas visando fomentar a atividade e melhorar o ecossistema de negócios devem ser de cadência permanente, no âmbito de uma política de estado.

Se aguardarmos novamente vinte e cinco anos para repensarmos o setor, a partir da próxima greve dos caminhões, a cabotagem continuará estagnada nos míseros 10% de movimentação doméstica de mercadorias por navios.

Assim, há grande expectativa, diante da possibilidade de o Minfra, ao regular a BR do Mar, tornar a adesão ao programa realmente descomplicada e atrativa do ponto de vista dos custos, o que, sem dúvida, já seria um grande passo para uma nova política pública capaz de aumentar substancialmente a participação da cabotagem na matriz logística nacional

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2022



ÁGUA DE LASTRO: DEVERES E RESPONSABILIDADES

Cada vez mais, uma gestão portuária eficiente também é aquela que se preocupa com os impactos de suas atividades no ecossistema e consegue reduzi-los. E diante da complexidade dos serviços realizados nos portos, monitorar seus reflexos ambientais e desenvolver ações para diminuí-los não são tarefas das mais simples. Nesse cenário, um dos aspectos que mais devem ser acompanhados pelos gestores dos complexos é o tratamento da água de lastro. Um descuido e pode-se ter um grave problema ambiental.

Água de lastro é o nome atribuído à água do mar captada por um navio para ajudar em sua estabilidade, quando ele está muito leve. Sem tal artifício, a embarcação corre o risco de afundar, ter problemas estruturais ou ficar desgovernada. Ocorre que, assim que um navio começa a ser carregado, a água de lastro se torna desnecessária e pode ser descartada. E esse é o momento de maior preocupação.

O perigo ambiental está no fato de que a água captada para fazer lastro é recolhida em um ponto da viagem, em um determinado ecossistema. E seu descarte ocorre em outro local - em um ecossistema distinto. Nessa manobra, está se lançando organismos de um habitat para outro, gerando desequilíbrios ambientais. Os riscos estão na introdução de microorganismos nocivos - como vetores de doenças ou espécies que não encontram predadores em seu novo espaço e se proliferam descontroladamente.

Na última quarta-feira, o presidente Jair Bolsonaro promulgou a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios. O texto, firmado em 2004 e ratificado pelo Congresso Nacional em 2010, prevê que os navios devem fazer o gerenciamento da água de lastro, através de processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, para eliminar ou tornar inofensivas espécies nocivas que podem ser encontradas nessa "água". E tal medida deve ser cobrada.

O fato de o Brasil ter promulgado a convenção e, dessa forma, reconhecer o risco representado pela água de lastro é um avanço importante. Mas que só faz sentido se o gerenciamento desse material for feito e aplicado. Cabem aos portos e suas autoridades acompanhar esse processo e cobrar de navios e armadores ações corretas. Em jogo, está o próprio equilíbrio ambiental do ecossistema portuário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/03/2022

OS IMPACTOS DA GUERRA NO MERCADO FINANCEIRO E AS IMPLICAÇÕES PARA O BRASIL

Por MARCELO DE SOUZA SOBREIRA - Conselheiro, professor universitário e consultor de mercado de capitais
- opinioao@portalbenews.com.br

Desde 25 de fevereiro, o mercado financeiro global sofre com as sanções impostas pelos EUA, pelo Reino Unido e pela Comunidade Europeia à Rússia. Mas afinal, o que compõe o mercado financeiro?

O mercado financeiro é composto por quatro segmentos: mercado monetário, mercado de crédito, mercado de câmbio e mercado de capitais. No artigo anterior, abordamos apenas o mercado de capitais. Neste, vamos falar do impacto da guerra nos quatro segmentos do mercado financeiro russo e as implicações para o Brasil.

Mercado Monetário: a retirada de sete bancos russos do Swift (plataforma de transferência de dinheiro e troca de informações entre a rede financeira internacional) impacta todo fluxo de negócios não somente dos bancos, mas também das empresas e pessoas físicas correntistas daqueles bancos. De acordo com a Comissão Europeia, a exclusão engloba 25% do sistema bancário russo, prejudicando a concessão de carta de crédito para operações com aquele país.



Mercado de Crédito: impacto direto nas famílias russas.

A Rússia tem uma população de 142 milhões de pessoas, sendo a 8ª maior população mundial. Na prática, observa-se uma corrida bancária para saque de dinheiro, com longas filas e fechamento de bancos, o que compromete o fluxo de caixa de toda cadeia produtiva, com inadimplência e quebra de confiança daquele país. Cabe salientar que não há nenhuma instituição financeira brasileira na Rússia, portanto sem impacto para o Brasil.

Já no Mercado de Câmbio, observou-se uma queda acentuada da moeda local, com desvalorização de 30% em relação ao dólar americano. Para tentar estabilizar o Rublo, o Banco Central da Rússia (BCR) elevou a taxa de juros básica de 9,5% para 20% numa medida emergencial para efeitos de comparação, a Selic – taxa básica brasileira – está em 10,75% e o Real, até o momento, não sofreu ataque especulativo). A elevação da taxa de juros tem a função de controlar a inflação, algo que, antes da guerra, já estava no radar dos bancos centrais.

Finalmente, em relação ao Mercado de Capitais, observa-se o fechamento da bolsa de valores russa, o que agrava ainda mais a economia daquele país. Além disso, poderá haver aversão ao risco aos países emergentes por parte de investidores mais conservadores. Por aqui, a B3 (Bolsa de Valores brasileira) teve uma alta de 0,88% em fevereiro, gira em torno dos 110 mil-115 mil pontos e foi favorecida com o fechamento dos pregões dos dias de Carnaval. Há expectativa de aumento da volatilidade do índice Bovespa nos próximos dias. Em contrapartida, o aumento da demanda por commodities é um ponto positivo para as empresas exportadoras de capital aberto.

E as implicações ao comércio exterior do Brasil? Apesar de o País representar apenas 0,6% do mercado exportador (carne, soja e outros), as principais implicações estão atreladas à concentração da importação de adubos e fertilizantes (fundamental para o agronegócio brasileiro) na Rússia, que respondeu por cerca de 20% desses desembarques no ano anterior e faz lembrar a importância da diversificação do mercado: não se deve colocar todos os ovos na mesma cesta.

Outro impacto é a possível interrupção do fluxo de navios cargueiros russos nos médio e longo prazos. No curto prazo, fica a torcida para o fim da guerra e o início de uma nova era para o mercado financeiro global.

POR AQUI, A B3 (BOLSA DE VALORES BRASILEIRA) TEVE UMA ALTA DE 0,88% EM FEVEREIRO, GIRA EM TORNO DOS 110 MIL-115 MIL PONTOS E FOI FAVORECIDA COM O FECHAMENTO DOS PREGÕES DOS DIAS DE CARNAVAL. HÁ EXPECTATIVA DE AUMENTO DA VOLATILIDADE DO ÍNDICE BOVESPA NOS PRÓXIMOS DIAS. EM CONTRAPARTIDA, O AUMENTO DA DEMANDA POR COMMODITIES É UM PONTO POSITIVO PARA AS EMPRESAS EXPORTADORAS DE CAPITAL ABERTO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/03/2022



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

TRABALHO E COMPROMISSO GARANTEM INVESTIMENTOS E DIMINUIÇÃO DE TARIFAS, DIZ TARCÍSIO

Assinado em São José dos Campos (SP), contrato de concessão da Dutra/Rio-Santos garante quase R\$ 15 bilhões para modernização de duas das principais rodovias federais do país

Mesmo com investimentos bilionários, a gestão conjunta das rodovias Presidente Dutra e Rio-Santos (BRs-116/101/RJ/SP) pelo grupo CCR, vencedor do leilão realizado pelo Governo Federal ano passado, garantirá tarifas mais acessíveis e serviços de alto nível aos usuários. A avaliação é



do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante solenidade realizada nesta sexta-feira (4), em São José dos Campos (SP). O evento marcou o início da nova concessão.

“Estamos trazendo R\$ 15 bilhões em investimentos e a tarifa de pedágio está baixando. Isso não é mágica, é trabalho e compromisso”, afirmou. “Se tivéssemos prorrogado o contrato [anterior, da década de 1990] e simplesmente atualizado a tarifa de pedágio pelo IPCA [Índice de Preços ao Consumidor Amplo], não conseguiríamos trazer benefícios de modelagem, investimentos e tarifa mais baixa” comentou Tarcísio.

Ao lado do presidente da República, Jair Bolsonaro, o ministro destacou os investimentos no Vale do Paraíba, onde a Dutra será quadruplicada. “Só na chegada a Guarulhos serão R\$ 1,4 bilhão em investimentos e a primeira experiência do free flow (cobrança de pedágio por tag). Vamos resolver questões históricas, como a drenagem e o trevo de Bonsucesso, além de mais vias marginais e a inserção de um viaduto com as vias urbanas”, pontou.

Em Aparecida e no Rio

A segurança no caminho dos romeiros que visitam o município de Aparecida do Norte (SP) será reforçada com a implantação de faixa reversível exclusiva para passagem do público na Semana da Padroeira. “Teremos 25 km de ciclovias dedicadas aos romeiros, fora uma série de interseções para aumentar a segurança de quem procura a cidade na época da romaria”, explicou o ministro.

O titular da Infraestrutura lembrou que a concessão também beneficia o estado do Rio de Janeiro, por contemplar a rodovia Rio-Santos. “A extensão do Rio de Janeiro a Ubatuba (SP) ficará sob responsabilidade da concessionária e o trecho de 80 km até Angra dos Reis será duplicado. A subida da Serra das Araras (RJ) terá pistas novas, mais quatro faixas em cada sentido. Isso significa emprego, fomento ao turismo, segurança e menos acidentes”, disse.

Mais emprego

De acordo com Tarcísio, a estruturação do projeto contou com ampla participação de segmentos da sociedade civil e do poder público, demandando muitos debates. Um esforço concentrado, que se reverterá em mais empregos à população.

“Fico feliz porque a iniciativa privada ouviu nosso chamado, acreditou no nosso projeto. Fico feliz pelos trabalhadores que terão emprego a partir dos R\$ 15 bilhões que serão aplicados aqui, pessoas que vão levar o alimento para casa a partir dessa rodovia”, comemorou.

As melhorias começam gradualmente, abrindo nas duas rodovias canteiros de obras capazes de gerar ao longo do contrato 218,7 mil novos postos de trabalho diretos, indiretos e efeito-renda. São vagas relacionadas às intervenções previstas e em atividades de apoio às obras, impactando os habitantes dos 33 municípios de São Paulo e Rio de Janeiro, “vizinhos” às BRs 116/101.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 04/03/2022

PUBLICAÇÃO INDICA MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO PAÍS COM COMBINAÇÃO DE RECURSOS PÚBLICOS E PRIVADOS

Edição 2021 do Caderno Transportes consolida balanço de obras, ações e investimentos realizados pelo MInfra ao longo do último ano

A combinação de investimentos públicos e privados, ao longo de 2021, foi fundamental ao avanço do processo de modernização da logística nacional de transportes. É o que indica a edição 2021 do Caderno Transportes. Trata-se de publicação editada pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra) para traçar um panorama anual de obras, ações e investimentos realizados no setor. A nova edição foi lançada pelo MInfra nesta quinta-feira (3) e marca os 10 anos de existência do Caderno Transportes.



Governo Federal arrendou 13 terminais portuários à iniciativa privada no ano passado - Foto: Ricardo Botelho/Mlnfra

Confira a íntegra do Caderno Transportes 2021

“O ministério e suas vinculadas, mais uma vez, foram exemplo de boa gestão de recursos públicos, e atingiram um recorde na execução orçamentária. No exercício de 2021, 99,97% do orçamento foi efetivamente empenhado, o que demonstra o compromisso com a boa gestão e com o bom uso dos recursos públicos”, destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

O ministro ressalta que, em mais um ano de restrições orçamentárias, o Governo Federal se pautou pela responsabilidade fiscal, levando o Mlnfra a contar com a criatividade para impulsionar a modernização da infraestrutura do país. De um lado, foram mantidos os cronogramas de obras a serem executadas com o orçamento público; de outro, intensificado o processo de transferência de ativos à iniciativa privada.

Assim, ao longo do ano, ocorreu a entrega de forma total ou parcial de 108 empreendimentos em todos os modos de transporte, com destaque para a pavimentação, duplicação e revitalização de mais de 2 mil quilômetros de rodovias federais. A pasta também realizou bem-sucedidos leilões, resultando na transferência de 39 ativos de infraestrutura à iniciativa privada, o que fez com que o programa de concessões avançasse. Foram 22 aeroportos, uma ferrovia, 13 terminais portuários e três rodovias.

Com essas concessões, o Governo Federal assegurou R\$ 6,27 bilhões em outorgas e R\$ 36,32 bilhões em investimentos previstos ao longo dos contratos. “Cada alicerce firmado, cada rodovia pavimentada, cada ferrovia autorizada, cada hidrovía dragada, cada aeroporto modernizado, cada vida salva no trânsito, renovam as esperanças do legado que estamos construindo”, afirmou.

Gerando emprego e renda

“O Brasil vem se tornando um grande canteiro de obras. Tenho certeza de que o setor de infraestrutura será, em futuro próximo, além de grande catalisador de empregos, importante alavanca para a ampliação da competitividade da economia, contribuindo ainda mais para o desenvolvimento do país”, avalia Tarcísio.

A criatividade também se manifestou em forma de atualização normativa. Com a aprovação do Marco Legal das Ferrovias – a Lei nº 14.273/2021, que instituiu o regime de autorizações ferroviárias –, o Mlnfra recebeu no ano passado 76 pedidos de novos ramais pela iniciativa privada. Do total de requerimentos apresentados, já houve a autorização de construção e operação de 27 ferrovias pelo país. Reunidas no Programa de Autorizações Ferroviárias (Pro Trilhos), essas propostas, quando implantadas, contribuirão ainda para equilibrar a logística nacional de transportes, fazendo que a participação do modo ferroviário supere os 40% projetados para 2035 pelo Plano Nacional de Logística (PNL).

Cresce participação privada

O Caderno Transportes 2021 apresenta um balanço ordenado das principais ações do Mlnfra, no qual cada modo de transporte é apresentado por capítulo. A compilação indica tendência de crescimento dos investimentos privados em todos os segmentos.

O setor rodoviário somou R\$ 5,76 bilhões em investimentos públicos e R\$ 3,82 bilhões em recursos privados. Os investimentos privados no setor ferroviário ultrapassaram os públicos: R\$ 5,48 bilhões e R\$ 401,1 milhões, respectivamente.

Em relação ao setor aéreo, R\$ 141,5 milhões foram investidos pela União e R\$ 365,5 milhões foram aplicados pelo setor privado. Já o setor aquaviário também mostra que os investimentos privados estão se tornando cada vez maiores: foram injetados R\$ 1,98 bilhão de capital privado e R\$ 669,1 milhões de recursos públicos.

Ferramenta estratégica

“Produzimos esse material há 10 anos, com o objetivo de consolidar as informações do ministério para que isso seja divulgado de maneira estruturada. A gente está com o Caderno de Transportes repaginado, porque adicionamos toda uma governança de informações que antes não conseguíamos ter”, explicou a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias, Natália Marcassa. Ela explica que a nova organização do caderno garante que qualquer cidadão interessado consiga acessar informações sobre as realizações do MInfra e suas vinculadas de forma clara e palpável.

Mereceram destaque na edição 2021 ações de fomento, como os fundos da Marinha Mercante (FMM) e Nacional da Aviação Civil (Fnac). Os incentivos ao investimento – por meio de debêntures autorizadas ou via Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) – também compuseram um capítulo à parte, assim como as principais entregas na política de trânsito.

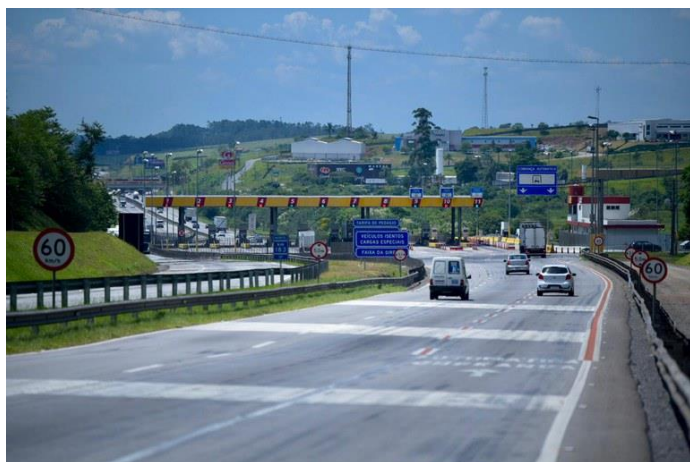
Por fim, o documento apresenta outras medidas relevantes adotadas pelo ministério, como a publicação do Plano Nacional de Logística (PNL 2035); iniciativas de sustentabilidade e de transformação digital; Radar Anticorrupção e outras ações relacionadas à governança e integridade; revisões normativas, com o Pro Trilhos e a criação do sistema Free-Flow, de livre passagem em rodovias concedidas sem parada em pedágios; além de projeto de aeroportos regionais e Programa Futuro do Setor Portuário, entre outras.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 03/03/2022

DUTRA E RIO-SANTOS: TEM INÍCIO A MAIOR CONCESSÃO DA HISTÓRIA DO BRASIL

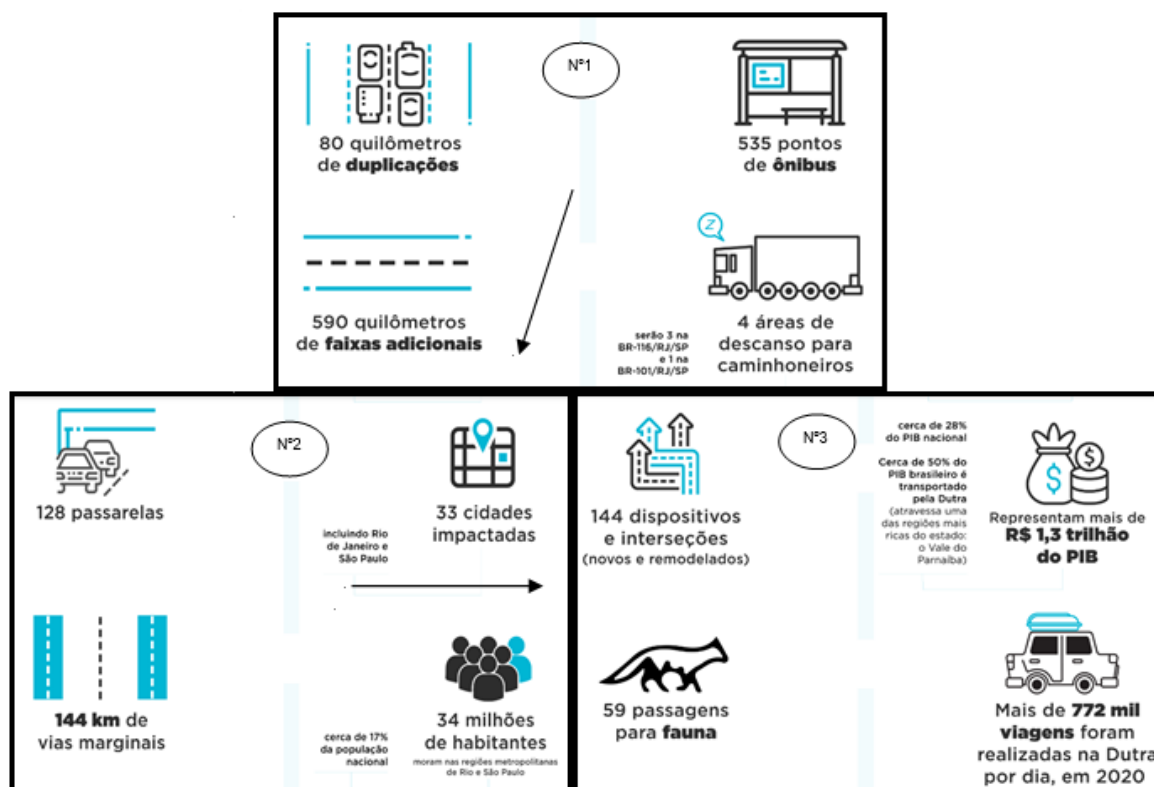
Serão alocados R\$ 14,8 bilhões em investimentos e R\$ 10,8 bilhões em serviços operacionais aos usuários. Melhorias vão revolucionar duas das principais estradas do país pelos próximos 30 anos



Serão gerados quase 220 mil empregos com a nova concessão da Dutra/Rio-Santos - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Destinada a se consolidar como principal corredor rodoviário do Brasil, a rodovia Presidente Dutra (BR-116/RJ/SP) está prestes a entrar de vez no século 21, tornando-se a estrada mais tecnológica do país, em uma concessão que também agrega a Rio-Santos (BR-101/RJ/SP). Evento realizado nesta sexta-feira (4), em São José dos Campos (SP), marcou o início do novo contrato de 30 anos com o

Grupo CCR, com as presenças do presidente da República, Jair Bolsonaro, e do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.



Infográfico com os principais números da Dutra/Rio-Santos. Monitoramento completo da Dutra com câmeras automáticas para identificação de incidentes; passagem de veículos sem necessidade de parada em pontos de pedágio, em Guarulhos/SP; desconto na tarifa para aqueles usuários frequentes das rodovias; adoção de metodologia internacionalmente reconhecida por reduzir acidentes em estradas e emissão zero de carbono estão entre as inovações que serão implantadas pela concessionária ao longo das próximas três décadas. O pacote de investimentos privados a serem alocados nas duas rodovias soma R\$ 14,8 bilhões e o de serviços operacionais, R\$ 10,8 bilhões.



“Aqui, vamos gerar emprego e renda. Veremos o investimento em infraestrutura como força motriz, impulsionando o desenvolvimento econômico”, afirmou o ministro da Infraestrutura. Além de o contrato contemplar uma redução tarifária imediata para automóveis e caminhões, pela primeira vez em uma concessão rodoviária não será cobrado pedágio para motociclistas.

Obras que geram empregos

As melhorias começam gradualmente, abrindo canteiros de obras nas duas rodovias capazes de gerar ao longo do contrato 218,7 mil novos postos de trabalho direto, indireto e efeito-renda. São vagas diretamente relacionadas às intervenções previstas e em atividades de apoio às obras, impactando diretamente os habitantes dos 33 municípios de São Paulo e Rio de Janeiro, “vizinhos” às BRs 116/101.

Compõem a lista de melhorias 590 quilômetros de faixas adicionais, sendo 557 quilômetros só na Dutra; 128 passarelas; 144 quilômetros de vias marginais; 144 dispositivos e interseções novos e remodelados; 535 pontos de ônibus; quatro áreas de descanso para caminhoneiros, três na Dutra e uma na Rio-Santos; e 59 corredores para passagens de animais.

A meta é dotar as duas estradas federais de toda a infraestrutura necessária para proporcionar maior segurança e, conseqüentemente, conforto a motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres; suportando o tráfego intenso de veículos de passeio e de carga que transportam por ali mais da metade de toda a riqueza produzida no país.

Fluidez

As intervenções em território paulista serão de R\$ 7,4 bilhões do total de investimentos previstos no contrato – R\$ 3,9 bilhões apenas para a ampliação de capacidade das rodovias. Na região metropolitana de São Paulo serão alocados R\$ 1,4 bilhão para transformar o trânsito e facilitar o acesso ao Aeroporto de Guarulhos. Estão previstos 366 quilômetros de 3ª e 4ª faixas; 10 quilômetros de novas marginais; seis novas alças de acesso às rodovias Hélio Smith e Fernão Dias; bem como à Ponte do Tatuapé; e 12,6 quilômetros de faixa reversível. Também estão programados mais de 100 quilômetros de vias marginais junto aos municípios ao longo da Dutra.

Espera-se que as melhorias reduzam o tempo de viagem entre o aeroporto internacional de São Paulo e a capital do estado, que hoje é de 37 minutos na via marginal, para 22 minutos; na via expressa, a estimativa é que o deslocamento dure somente 14 minutos.

Transformação na Serra das Araras

Na porção fluminense da nova concessão, serão aplicados R\$ 7,5 bilhões do total previsto para os 30 anos de contrato – R\$ 4,6 bilhões só em aplicação da capacidade das duas rodovias. Devem ser executados 203 quilômetros de 3ª e 4ª faixas, 26 quilômetros de faixas adicionais para ultrapassagem e 80 quilômetros de duplicações na BR-101, entre a cidade do Rio de Janeiro e Agra dos Reis.

Parte da Serra do Mar e passagem obrigatória para quem se desloca entre Rio de Janeiro e São Paulo, a Serra das Araras (RJ) receberá atenção especial na nova concessão. Para ampliar a capacidade do trecho, tornando-o mais seguro, está previsto investimento de R\$ 1,2 bilhão e 16 quilômetros de novas pistas duplicadas.

Os recursos serão aplicados na construção de uma nova pista para a subida da serra e a adequação da pista atual, tornando-a exclusiva para a descida dos veículos. Ambas as vias terão quatro faixas de rolamento por sentido. Haverá ainda a implantação de um túnel com 400 metros de extensão e de duas áreas de escape ao longo da nova pista, além de outras obras de arte especiais no trecho da serra.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 04/03/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MAERSK: TERMINAIS EUROPEUS ESTÃO RECUSANDO CARGAS RUSSAS

Informação: *The Maritime Executive* (4 de março de 2022)



Guindastes STS em São Petersburgo (Imagem de arquivo cortesia de Andrew Shiva / CC BY-SA 4.0)

Quando a maioria das grandes transportadoras marítimas suspendeu o serviço normal para a Rússia nesta semana, as opções de remessa para o comércio do país com o mundo exterior foram radicalmente reduzidas – e os níveis de serviço ainda estão se deteriorando, de acordo com a Maersk Line. A transportadora número dois ainda planejava aceitar alimentos, medicamentos e carga humanitária para a Rússia, mas também foi forçada a suspender parcialmente esse serviço.

“Um número crescente de nossos provedores de serviços de terminal na Europa está nos avisando que não poderão mais lidar com qualquer carga adicional originada ou destinada à Rússia, incluindo transbordos”, disse a Maersk em comunicado.

“Como a estabilidade de nossas operações e a carga de nossos clientes é crítica, agora também estamos interrompendo temporariamente a aceitação de todas as novas reservas da Maersk de/para São Petersburgo, Kaliningrado e Novorossiysk, independentemente de a carga ser alimentar, médica ou humanitária”.

A carga humanitária com destino ao Extremo Oriente da Rússia não é afetada pelas dificuldades do terminal na Europa, disse a linha.

Para cargas afetadas já no terminal ou em rota, a Maersk está procurando opções alternativas para fornecer entrega e está incentivando os clientes afetados a considerar um serviço gratuito de mudança de destino para reservas de carga ucranianas e russas. Também estendeu a data de início das cobranças de D&D para cargas afetadas.

Para os clientes que não desejam alterar sua reserva para carga que está a caminho da Rússia e da Ucrânia, a linha não cobrará taxas de armazenamento no hub, embora possa ter que mover contêineres armazenados para outros portos marítimos para facilitar o congestionamento do pátio.

A médio prazo, as medidas de sanções que cobrem a maioria dos bancos russos complicarão o comércio restante entre a Rússia e o Ocidente. As implicações podem ser globais.

“O comércio marítimo com a Rússia e as empresas russas pode ser muito difícil nos próximos meses e até anos”, disse Christian Roeloffs, CEO da empresa de leasing Container xChange. “Esperamos que essa guerra terrível aumente a natureza esticada das cadeias globais de suprimentos de contêineres, trazendo ainda mais inflação, interrupções e atrasos”.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 04/03/2022

MOÇAMBIQUE: PORTO DE MAPUTO MOVIMENTOU 22,2 MILHÕES DE TONELADAS

Informação: *APLOP* (4 de março de 2022)



Foto: APLOP

O Porto de Maputo atingiu novo máximo de 22.2 milhões de toneladas no manuseamento de carga em 2021. Um dos maiores contributos para o marco foi a recuperação do mercado com o alívio das medidas contra a COVID-19.

Depois da tempestade vem a bonança, diz o velho ditado, e o Porto de Maputo confirma. O volume de carga por si manuseada caiu de 21 milhões de toneladas em 2019, para

18,3 milhões em 2020. Já em 2021, o movimento de mercadorias atingiu novo máximo de 22,2 milhões de toneladas, revela o Porto de Maputo.

“Esse crescimento é reflexo de uma recuperação de mercado pós-COVID, mas também do uso eficiente dos berços rehabilitados (7, 8 e 9), junto a uma pegada de laje de ferro expandida e tapumes ferroviários dedicados”, disse.

Em relação ao ano 2020, o crescimento registado no ano passado é de 21%. De acordo com Osório Lucas, diretor do MPDC, entidade gestora do Porto, outro fator que contribuiu é a reabilitação e o reforço da superfície dos cais que permitiram que embarcações maiores atracassem no porto.

“Com a dragagem realizada em 2017 e outras medidas de eficiência marinha, o Porto quebrou com sucesso todos os seus recordes de movimentação, tendo registado, no máximo, 145.545 toneladas de magnetita carregadas em uma embarcação (no Terminal de Carvão da Matola) e um recorde de 140 mil toneladas de minério cromado carregadas em operação do MPDC”, reiterou.

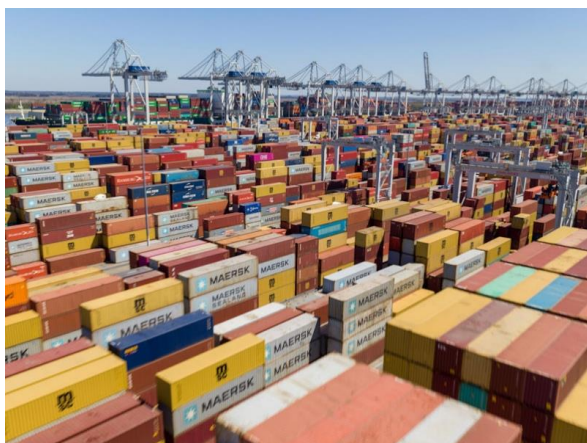
Para o ano 2022, o Porto de Maputo permanece otimista com boas perspectivas de crescimento.

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

Data: 04/03/2022

PORTO DE SAVANNAH EXPANDIRÁ SUA CAPACIDADE DE CONTÊINERES EM 60%, ATINGINDO 9,5 MILHÕES DE TEUS EM 2025

Informação: Mundo Marítimo (4 de março de 2022)



Enquanto isso, projetos em andamento adicionarão 1,7 milhão de TEUs de capacidade anual em quatro meses – Foto: Mundo Marítimo

O Porto de Savannah expandirá a capacidade de contêineres em 60%, elevando a capacidade anual do porto de 6 milhões de TEUs para 9,5 milhões de TEUs até 2025. Enquanto isso, os projetos em andamento adicionarão 1,7 milhão de TEUs de capacidade anual em quatro meses.

Além disso, o projeto Peak Capacity da Georgia Ports Authority (GPA) já adicionou 400.000 TEUs de espaço de movimentação de contêineres ao terminal de Garden City e abrirá espaço para outros 820.000 TEUs em junho. No mesmo mês, um novo pátio de contêineres localizado rio acima adicionará mais 500 mil TEUs de capacidade. Já o projeto Garden City Terminal West somará 1 milhão de TEUs em fases até 2024.



Somente no ano-calendário de 2021, o GPA movimentou um recorde de 5,6 milhões de TEUs, para uma expansão sem precedentes de quase um milhão de TEUs, ou 20%, em relação a 2020.

Soluções de logística

Griff Lynch, CEO da Georgia Port Authority, abordou uma série de soluções logísticas importantes, incluindo o papel de seis pátios de contêineres emergentes – adicionando 500.000 TEUs de espaço para contêineres anualmente – atuando como uma válvula de alívio da cadeia de suprimentos.

Ele também discutiu a escassez de caminhões nos EUA e como Savannah reverteu a tendência ao contratar 80 novos motoristas por semana para atender o Garden City Terminal, ou um total de 1.200 novos motoristas e 370 novas empresas de transporte desde novembro.

Lynch também detalhou o esforço de desenvolvimento da força de trabalho do GPA, o programa YES+. Agora, além de contratar novos graduados do ensino médio para trabalhar na manutenção e operação de contêineres, o GPA ampliou o programa para incluir oportunidades de carreira para jovens trabalhadores em outros departamentos.

“O aumento da demanda por nossos serviços é o motivo pelo qual aceleramos grandes expansões no Porto de Savannah”, disse o presidente do GPA, Joel Wooten.

Ainda completa: “Os crescentes setores de manufatura, distribuição e varejo da Geórgia colocarão uma carga adicional no Porto de Savannah, impulsionando a necessidade de maior capacidade de manuseio de contêineres”.

O mercado de Savannah adicionou 603.869 metros quadrados de espaço industrial em 2021, para um total de 7,8 milhões, segundo a Colliers International. Savannah liderou o país em termos de absorção líquida total de estoque, portanto, a taxa de vacância é de 2,3%. Outros 1,5 milhão de metros quadrados estão em construção, elevando a capacidade acima de 9,2 milhões de metros quadrados para acomodar melhor os crescentes volumes de carga.

Espera-se que o nível sem precedentes de comércio cruzando as docas do GPA continue até 2022, disse Lynch.

E para garantir a capacidade de Savannah de lidar com esses volumes, o GPA está expandindo seu Berço 1, aumentando a capacidade do cais em 25%. Na primavera de 2023, o píer expandido permitirá que Savannah atenda simultaneamente quatro navios de 16.000 TEU, além de três navios adicionais. As reformas adicionarão uma capacidade estimada de atracação de 1,5 milhão de TEUs por ano.

Outra mudança para o GPA é o Projeto de Expansão do Porto de Savannah, que entrará em operação em março. O canal fluvial mais profundo permitirá que navios de mais de 16.000 TEUs assumam cargas mais pesadas e transitem pelo rio com maior flexibilidade de horários.

“Este projeto está sendo elaborado há mais de 20 anos”, disse Lynch.

“Durante todo esse tempo, houve um forte apoio de várias administrações, da Assembleia Geral e de nossa delegação do Congresso. Temos uma dívida especial de gratidão com o falecido senador Johnny Isakson, que orientou nossos esforços de aprofundamento do porto através do processo do governo federal”

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 04/03/2022

FELIXSTOWE SE TORNA O MAIOR PORTO DO REINO UNIDO A IMPLANTAR 5G

Informação: Port Technology (4 de março de 2022)

O Porto de Felixstowe, juntamente com os membros do consórcio, Three UK, Blue Mesh Solutions e a Universidade de Cambridge, foram bem-sucedidos em um pedido de financiamento no âmbito do programa 5G Testbeds and Trials, administrado pelo Departamento de Digital, Cultura, Mídia e Esporte (DCMS). O projeto visa provar as capacidades do 5G em um ambiente portuário movimentado.

O projeto busca entregar dois casos de uso: manutenção preditiva de guindastes de cais usando sensores de Internet das Coisas (IoT) e fornecimento de comunicações para guindastes de pátio de controle remoto.



Hutchison Ports O porto de Felixstowe tornou-se o maior porto do Reino Unido para implantar a tecnologia 5G e a Internet das Coisas (IoT) – Foto: Port Technology

O Porto de Felixstowe já opera guindastes de cais de controle remoto e guindastes de pátio. Os métodos tradicionais de comunicação com CFTV necessários para controle remoto têm limitações de largura de banda e flexibilidade para extensão pela porta.

O algoritmo maximizará o tempo de uso dos guindastes e reduzirá o custo associado a reparos de emergência e manutenção diária.

A rede 5G pode lidar com o enorme volume de dados coletados que serão usados para treinar o algoritmo em níveis que não seriam sustentáveis em 4G.

O 5G e seus recursos exclusivos de baixa latência e alta taxa de transferência o tornam a tecnologia ideal para alimentar o controle remoto e dar suporte aos objetivos de crescimento de longo prazo da porta.

O projeto deve ser concluído em setembro de 2022. Um trabalho significativo já foi realizado no laboratório Three para testar a rede 5G nesses casos de uso. O tráfego crescente agora utilizará a rede e comprovará seus recursos para gerenciar simultaneamente os dois casos de uso e dar suporte às atividades críticas de negócios do porto.

A ministra de Infraestrutura Digital, Julia Lopez, disse: “É incrível ver que nosso investimento de £ 200 milhões (US \$ 268 milhões) em tecnologia 5G inovadora está capacitando o maior e mais movimentado porto de contêineres da Grã-Bretanha a explorar novas maneiras de impulsionar a eficiência, melhorar a segurança e apoiar o pós-Brexit do Reino Unido. status como uma nação de comércio global.

“O 5G tem um enorme potencial para revolucionar uma ampla gama de indústrias do Reino Unido e as portas 5G são apenas um teste que o governo está financiando para ajudar a alcançar isso.”

Karen Poulter, chefe de serviços de informação do porto de Felixstowe e líder do projeto 5G, comentou: “Como parte do projeto 5G, seis guindastes de cais estão sendo equipados com sensores IoT para entender as tensões e tensões impostas a eles no dia-a-dia Operação. O uso do 5G para transmitir os dados permite que esses sistemas operem em tempo real, o que pode permitir aplicações críticas de segurança ‘no momento’.



“Usando os dados gerados pelos sensores de IoT e vinculando-os à atividade real no guindaste, juntamente com registros de manutenção anteriores, a Universidade de Cambridge está desenvolvendo um algoritmo para prever falhas de equipamentos e sugerir o momento ideal para manter o equipamento.”

O professor Ajith Parlikad, professor de gerenciamento de ativos da Universidade de Cambridge, acrescentou: “Aproveitaremos a velocidade, a baixa latência e a alta capacidade do 5G para enviar os altos volumes de dados gerados pelos sensores de IoT para uma previsão baseada em Inteligência Artificial. sistema de manutenção.

“Esse sistema será capaz de detectar anomalias nos guindastes e alertar os operadores para que a manutenção preventiva possa ser direcionada a essas áreas antes que a falha realmente aconteça.”

Em janeiro, a Felixstowe quebrou seu recorde europeu de manuseio de contêineres.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 04/03/2022

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES 2022 COM 9% DE AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO

Informação: Agência Porto (4 de março de 2022)

O ano de 2022 iniciou com crescimento de 9% no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes no indicativo de tonelagem, quando comparado a janeiro de 2021. Durante o mês de janeiro foram movimentados 124.132 TEUs e 1.416.907 toneladas. No comparativo ao mesmo período de 2021, em que foram registrados 115.749 TEUs e 1.303.984 toneladas, esses números indicam um aumento de 7,25% na movimentação de TEU's (Twenty Foot Equivalent Unit – unidade internacional equivalente a um contêiner de 20 pés de comprimento).

No Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals/área arrendada), foram movimentados 30.145 TEU's (7,25%), e 415.660 toneladas. Os números representam equilíbrio nas movimentações, se comparado com o mesmo período do ano passado.

Para Fábio da Veiga, Superintendente do Porto de Itajaí, a movimentação de janeiro abriu 2022 de forma estável em relação ao mesmo período do ano passado:

“Apesar das circunstâncias que estamos enfrentando com relação ao 2º ano consecutivo de covid-19, e ao processo de desestatização, o Porto de Itajaí nos últimos anos vem demonstrando estabilidade no crescimento das operações. Iniciamos mais um ano com números positivos, cuja tendência é crescer ainda mais. Os números relacionados ao complexo, indicam que não somente o porto público vem crescendo, observamos que a movimentação em tonelagem de cargas também representa um aumento significativo. Esses índices evidenciam que o complexo portuário, assim como todo o complexo logístico e retroportuário, vem ao longo dos últimos anos, aderindo um forte desenvolvimento no município de Itajaí. Isso comprova a excelência de uma Autoridade Portuária Pública e Municipal, na qual, resulta também na geração de emprego e renda para Itajaí e região “, afirma Fábio.

Ao todo, durante o mês de janeiro, o Complexo Portuário registrou 89 atracações, sendo 21 delas realizadas na APM Terminals, 02 no Cais Comercial, 01 na Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, 02 atracações no TUP Braskarne, 01 no TEPORTI, 01 no terminal Barra do Rio e 01 na Poly Terminals.

No Terminal PORTONAVE (Porto de Navegantes), a movimentação registrada durante o mês de janeiro somou 60 escalas, com 93.987 TEU's e 1.048.696 toneladas, apontando um crescimento



de 20% em TEU'S e 28% na tonelage, em comparação ao mesmo período do ano anterior, em que foram movimentadas 78.470 TEU's e 820.862 toneladas.

Todos os demais TUPs também apresentaram índices positivos no primeiro mês de 2022:

A Braskarne movimentou 3.466,432 toneladas em duas escalas; a Poly Terminais com movimentação de 3.969,612 toneladas em uma escala; a Barra do Rio com registro de 8.166,984 toneladas e uma escala; e o Teporti 50,969 toneladas e uma escala.

A exportação de cargas em toneladas no Porto de Itajaí representou porcentagem de 20,50%, durante o mês de janeiro.

Ainda no mês de janeiro, do total de 89 atracções realizadas no complexo portuário, 54 atracções ocorreram em frente a área da Bacia 01 (entre as margens direita/Porto de Itajaí e esquerda/Portonave no Rio Itajaí Açu), representando 60,67% das atracções realizadas, e 30 atracções na área da nova Bacia de Evolução (bacia 02 na Baía Afonso Wippel/Saco da Fazenda), representando 33,71% das manobras concretizadas. No último dia 20, deste mês de fevereiro, o Complexo Portuário atingiu a marca de 800 giros na área da nova bacia de evolução, o que representou um avanço contínuo nas movimentações. A manobra foi registrada com o navio de bandeira da Libéria – UASC AL KHOR, de 299,99 metros de comprimento por 48,20 de largura, sua atracção ocorreu no terminal da Portonave (berço 03).

Mesmo sendo um início de ano estável nas movimentações, os números crescentes do Porto de Itajaí em relação aos últimos meses, indicam que neste primeiro semestre de 2022, de forma geral, tendem a ser favoráveis:

“Nos últimos anos, o porto de Itajaí vem conquistando diversas premiações voltadas ao meio ambiente, e áreas relacionadas a administração portuária, com base no seu crescimento operacional e na aplicação de investimentos que visam a melhoria do complexo. Cotidianamente, buscamos a evolução do nosso porto, com o intuito de permanecer com altos índices nas movimentações, e reconhecimento nacional e internacional, garantindo também o desenvolvimento do Município. Com base no sucesso das operações, não poderia deixar de evidenciar a dedicação de todos os servidores portuários que juntos, tornaram o Porto de Itajaí um grande exemplo para os demais portos”, conclui o Prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

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

Data: 04/03/2022

DOCAS DO RIO REGISTRA ALTA DE 55,4% NO FATURAMENTO DE JANEIRO

Informação: Agência Porto (4 de março de 2022)

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, iniciou o ano de 2022 atingindo um bom desempenho financeiro e operacional. A Companhia encerrou o mês de janeiro com um faturamento de R\$ 64,3 milhões. O resultado, em termos nominais, teve um acréscimo de R\$ 22,9 milhões no resultado obtido dezembro de 2021, o que corresponde um aumento de 55,4%.

De acordo com o relatório, o faturamento de janeiro de 2022 foi impulsionado pelos terminais exportadores de minério de ferro, que contribuíram com R\$ 40,5 milhões (63,0 %) na composição do total registrado no mês.

A análise demonstra que o Porto do Rio de Janeiro teve um destaque com faturamento de R\$ 17,8 milhões, superando a média faturada em todo o ano de 2021 em 3,9%, reflexo direto do crescimento da movimentação de contêineres, principal carga movimentada no porto. A movimentação de carga containerizada atingiu 0,685 milhão de toneladas, que representa alta de 0,075 milhão em relação a dezembro do ano passado. Se comparado com janeiro de 2021, o incremento é de 0,100 milhão de toneladas (17,2%). O volume movimentado foi cerca de 58.261

TEUs, o que representou uma alta de, aproximadamente, 4.323 e 3.415 TEUs, em relação dezembro e janeiro do ano passado, respectivamente.

O relatório aponta ainda que, outros destaques podem ser atribuídos à movimentação de ferro gusa, com um incremento de 0,094 milhão de toneladas (183,4%), e aos produtos siderúrgicos que atingiram 0,086 milhão de toneladas (142,6%), se comparados com janeiro do ano passado.

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

Data: 04/03/2022

COM INVESTIMENTO DE US\$ 100 MIL, CARGILL APOSTA NA INCLUSÃO DE MULHERES EM TECNOLOGIA NA AMÉRICA LATINA

Informação: Revista Cultivar (4 de março de 2022)

O crescimento do setor de tecnologia tem sido observado pelo mercado há décadas, mas a organização Laboratória aponta para o seguinte dado: menos de 20% das vagas no setor de tecnologia são ocupadas por mulheres. Diante desse desafio, a Cargill decidiu investir US\$ 100 mil (cerca de R\$ 510 mil) na América Latina em parceria com a ONG para que esse cenário continue mudando rumo a uma equidade total de gêneros.

Criada em 2014, a Laboratória realiza treinamentos focados em TI e gestão de recursos voltados para mulheres em diversos países latinos, incluindo o Brasil. Chamadas de bootcamps, essas capacitações duram pouco mais de 5 meses e já chegaram a mais de 2.400 mulheres. O investimento da Cargill vai apoiar a formação em competências tecnológicas, ampliar as oportunidades de emprego e contribuir para a construção de uma economia digital mais diversificada e inclusiva.



Flavia Tayama e Mariana Costa – Foto: Imprensa Cargill

No ano passado, a empresa participou do Talent Fest, evento de recrutamento que cria pontes entre empregadores e candidatas a vagas de tecnologia. Naquela edição, a unidade brasileira da Cargill contratou 2 mulheres treinadas pela Laboratória. A parceria com a ONG também contribuiu para iniciativas de bootcamp virtual na Colômbia e no Peru, países onde são realizados treinamentos para fortalecer as habilidades técnicas e sociais. O bootcamp nestes dois países capacitou 142 mulheres em temas como linguagem web, design UX e gestão financeira.

Na avaliação da diretora de Responsabilidade Corporativa da Cargill no Brasil, Flavia Tayama, o investimento faz sentido porque tem um impacto social positivo e deixa um grande legado para

cada uma das mulheres capacitadas pela Laboratória. “Na nossa atuação com as comunidades onde a Cargill está presente temos buscado ir além do óbvio e do transitório. E isso se nota nos bootcamps, já que essas mulheres vão usar esse treinamento para entrarem em um setor onde a participação feminina ainda é muito baixa, é um conhecimento que agora pertence a elas”, comenta Flavia.

De acordo com a Laboratória, 85% das mulheres treinadas conseguiram emprego em 2020/2021. Países como Brasil, Chile, Colômbia, México e Peru são os principais mercados de atuação e, ao todo, já foram feitas parcerias com mais de 950 empresas.

“Na Laboratória estamos entusiasmados em trabalhar com empresas aliadas como a Cargill, engajadas em apostar no talento feminino na América Latina, abrindo oportunidades para seu crescimento no setor de tecnologia. Esperamos que esta colaboração resulte no início de uma nova carreira para centenas de mulheres da região”, comenta Mariana Costa, CEO da Laboratória.

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

Data: 04/03/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

DATAGRO APONTA POSSÍVEL VIÉS DE BAIXA PARA NOVA SAFRA DE CANA DO CENTRO-SUL

Por Roberto Samora



Trator descarrega cana-de-açúcar em Jaboticabal, Brasil.

SÃO PAULO (Reuters) – A moagem da nova safra de cana-de-açúcar (2022/23) do centro-sul do Brasil está estimada em 562 milhões de toneladas, em “recuperação” após uma produção de 525 milhões de toneladas no ciclo anterior afetado por geadas e seca, disse nesta sexta-feira o presidente da consultoria Datagro, Plínio Nastari.

Mas, em entrevista à Reuters, ele afirmou que o viés é de baixa para a safra que começa oficialmente em abril, devido a chuvas escassas e irregulares em regiões como Mato Grosso do Sul, Paraná e partes de São Paulo, maior Estado produtor de cana do Brasil.

“A safra passa de 525 para 562, mas com viés de baixa, porque não está chovendo nessas últimas semanas, e é um momento crítico (para o desenvolvimento). Tem armazenamento hídrico no solo, mas precisa voltar a chover”, afirmou.

Segundo ele, é preciso que volte a chover em abril para que perdas de produtividade sejam evitadas.

“As chuvas no centro-sul estão muito irregulares, tivemos agora uma estiagem, tem regiões que estão sofrendo muito por falta de precipitações, no Paraná, Mato Grosso do Sul... Tem regiões que estão indo bem, como Goiás, Minas Gerais... mas regiões de São Paulo também estão sofrendo”, afirmou.



Os comentários foram realizados antes de evento no próximo dia 9, em Ribeirão Preto, no qual a Datagro deve divulgar mais informações sobre a oferta e demanda de açúcar e etanol.

A estimativa de safra está, contudo, mais perto da faixa superior de uma previsão feita pela Datagro em outubro, entre 530 milhões e 565 milhões de toneladas.

Apesar da recuperação ante um ciclo atingido por seca e geadas, a safra ainda ficará bem abaixo da verificada na temporada 2020/21, quando a moagem somou 605,5 milhões de toneladas.

Segundo Nastari, o mix de produção de açúcar e etanol em 2022/23 ainda vai depender muito dos desdobramentos do conflito entre Ucrânia e Rússia.

“Se o petróleo dispara para 130, 140 dólares o barril, o que é uma possibilidade, se espera que a Petrobras acompanhe”, disse Nastari, citando que no momento a defasagem da gasolina da estatal em relação à paridade de importação está em 25%.

Segundo ele, a Petrobras “normalmente mantém defasagem entre 8% e 10%”. “Ela anunciou que vai esperar um pouco para ver se é turbulência, mas com a situação do conflito, ela não vai sustentar muito tempo um preço tão fora da paridade.”

Isso acontecendo, continuou Nastari, é possível que o preço do etanol tenha que avançar para se equilibrar com o da gasolina.

“O preço do álcool, mesmo tendo um aumento de produção, ele precisa acompanhar o preço da gasolina, senão tem um consumo de etanol muito grande, e não tem equilíbrio de oferta”, comentou.

Essa situação se dá em momento em que o setor vem de uma safra com custos pressionados, com altas entre 32% e 46%, dependendo da região, em meio a maiores preços de fertilizantes, pesticidas e combustíveis, segundo a Datagro. “Se a usina não repassar, não sobrevive.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 04/03/2022

BRF DIZ QUE NÃO FOI NOTIFICADA PELO GOVERNO SOBRE SUSPENSÃO PELA CHINA

A BRF não foi notificada oficialmente pelo Ministério da Agricultura sobre a decisão da China de suspender as importações de carne de frango de sua unidade, em Lucas do Rio Verde (MT), declarou a companhia em nota encaminhada ao Broadcast Agro, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado. Os chineses informaram que a interrupção das compras entrará em vigor no sábado, 5, sem sinalizar quando os negócios podem ser retomados nem o motivo da decisão.

A empresa disse que soube da decisão por meio do comunicado chinês no site oficial da Administração Geral de Alfândegas da China (Gacc, na sigla em inglês).

A BRF destacou, ainda, que tomará as medidas cabíveis e trabalhará “na reversão da situação com as autoridades chinesas e brasileiras”.

Na nota, a companhia reiterou que “possui rigorosos processos de segurança de alimentos e controles de qualidade e reafirma seu compromisso em garantir os mais elevados padrões de qualidade e segurança.”

O Ministério da Agricultura foi procurado, mas ainda não retornou o contato.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 04/03/2022



ECONOMIA SE RECUPEROU E SUBIU MAIS DO QUE HAVIA CAÍDO EM 2020, DIZ IBGE

Após ser atingida em cheio pela covid-19 em 2020, a economia brasileira se recuperou em 2021 e cresceu um pouco além do patamar anterior à pandemia, mas com desempenhos divergentes entre alguns componentes do Produto Interno Bruto (PIB), cujos dados foram divulgados hoje pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo Rebeca Palis, coordenadora de Contas Nacionais do IBGE, enquanto o consumo das famílias ficou, no quarto trimestre de 2021, ainda abaixo do nível pré-pandemia, os investimentos ficaram acima.

“Estamos um pouquinho acima do antes da crise”, afirmou Palis.

O nível do PIB no quarto trimestre de 2021 ficou 0,5% acima do registrado no quarto trimestre de 2019, antes de a pandemia atingir a economia. Palis classificou a diferença como “pouca”.

Só que, enquanto o consumo das famílias ainda ficou 1,3% abaixo do nível do quarto trimestre de 2019, a formação bruta de capital fixo (FBCF, medida dos investimentos no PIB) ficou 16,9% acima. Já o consumo do governo chegou ao quarto trimestre de 2021 0,7% abaixo do nível de igual trimestre de 2019.

Segundo Palis, a FBCF foi impulsionada pelos investimentos em bens de capital – com destaque para os importados, os caminhões e o maquinário empregado na agropecuária -, pelas obras da construção civil e pelo desenvolvimento de softwares.

Nas contas do IBGE, dentro da FBCF, a construção subiu 12,8% em 2021, as máquinas e equipamentos saltaram 23,6% e os outros ativos cresceram 11,2%. Além disso, o movimento de recuperação foi beneficiado por uma “demanda represada” nos investimentos, disse Palis.

Já sobre o desempenho do consumo das famílias, que ainda não retomou o nível de atividade anterior à pandemia, pesaram a inflação elevada, o aumento dos juros, diante do aperto da política monetária pelo Banco Central (BC), e as restrições remanescentes ao consumo de serviços presenciais, por causa da pandemia. Palis lembrou que, pelo lado da oferta, a atividade de “outros serviços”, que inclui diversas atividades que dependem do contato social, como bares, restaurantes, hotéis e lazer, ainda está abaixo do nível anterior à pandemia.

PIB per capita

O PIB per capita alcançou R\$ 40.688,1 no ano de 2021, uma alta real de 3,9% em relação a 2020, mas ainda insuficiente para recuperar o que nível pré-pandemia. “O PIB como um todo cresceu mais do que tinha caído, mas, como a população nesse período continuou crescendo, ele (o PIB per capita) ainda está abaixo do pré-pandemia, ainda não recuperou o que foi perdido”, apontou Rebeca Palis.

Ela disse que o PIB per capita está abaixo do quarto trimestre de 2019 e também aquém do pico da série, que foi alcançado no primeiro trimestre de 2014. “O crescimento populacional fez com que o PIB per capita não se recuperasse dos efeitos da pandemia como o PIB como um todo”, contou. “Para (o PIB per capita) voltar ao patamar pré-pandemia, o PIB teria que ter crescido um pouco mais”, avaliou Rebeca.

Taxa de poupança

A taxa de poupança no País voltou a subir em 2021, passando de 14,7% em 2020 para 17,4% no ano passado, a mais elevada desde 2013, quando estava em 18,1%, conforme os dados são das Contas Nacionais apuradas pelo IBGE.

O resultado foi puxado pela população de maior poder aquisitivo, que ainda acumula poupança diante da não normalização de consumo de serviços presenciais, como os de recreação, justificou

Rebeca Palis. “Os serviços presenciais deram uma recuperada no ano passado, mas esse consumo das famílias por serviços, apesar de terem crescido bastante, ainda não voltou ao patamar pré-pandemia”, disse.

Quanto à poupança da população de mais baixa renda, a coordenadora do IBGE acredita que haja necessidade de uma melhora mais expressiva do mercado de trabalho para que isso seja viável. “A gente teve crescimento da ocupação, não é que não teve influência sobre o crescimento da poupança, mas, pra população de mais baixa renda, o mercado de trabalho precisa melhorar um pouco mais”, afirmou.

Em 2021, a taxa de investimento foi de 19,2%, a maior desde 2014, quando estava em 19,9%.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 04/03/2022



MONEYTIMES

SUBSÍDIO FAZ PAÍS DOBRAR CAPACIDADE DE ENERGIA NO PAPEL, MAS SALTO REAL É IMPOSSÍVEL

Por Reuters



No total, foram emitidos 156,7 GW para a fonte solar fotovoltaica, 39,2 GW para a eólica, e 0,78 GW para a biomassa (Imagem: Pixabay)

A corrida entre empreendedores para garantir subsídios a novos projetos de geração renovável de energia permitiria que o Brasil dobrasse a capacidade instalada nos próximos anos, mas mesmo o forte interesse no mercado não será capaz de acomodar todos os

empreendimentos, em meio a questões como baixo crescimento do consumo e gargalos de infraestrutura.

Dados da Agência Nacional de Energia Elétrica enviados à Reuters mostram que foram emitidos 196,7 gigawatts (GW) em requerimentos de outorga (DROs) para novas usinas de fontes renováveis entre março do ano passado e o início deste mês.

Esse era o prazo final para que empreendedores solicitassem outorga para obter o desconto de pelo menos 50% na tarifa-fio (uso do sistema de distribuição e transmissão) –benefício que foi extinto pela lei 14.120/2021.

No total, foram emitidos 156,7 GW para a fonte solar fotovoltaica, 39,2 GW para a eólica, e 0,78 GW para a biomassa.

A quantidade de DROs expedidas em um ano equivale a mais do que o Brasil tem em capacidade instalada operacional de todas as fontes de energia. Atualmente, o parque gerador brasileiro soma 184 GW, segundo dados da Aneel.

Especialistas e executivos do setor elétrico avaliam que essa “corrida do ouro” vai impulsionar o já aquecido mercado de energias renováveis, acelerando a implantação de novas usinas num momento em que cada vez mais consumidores –de grandes indústrias a pequenas empresas– buscam comprar energia de fontes limpas e baratas.

Pela lei, para ter direito ao desconto as usinas deverão estar totalmente operacionais em até quatro anos depois da concessão da outorga pela Aneel.

Ao mesmo tempo, a expectativa é de alta mortalidade de projetos, uma vez que, além de não existir demanda por energia para absorver tanto projeto, há restrições no fornecimento de equipamentos para geração e principalmente na conexão com a infraestrutura de transmissão de energia.

Em nota à Reuters, o Ministério de Minas e Energia afirmou que é natural que haja um súbito aumento de projetos em função da nova lei, mas observou que o montante cadastrado supera em duas vezes e meia a necessidade de acréscimo de capacidade instalada no Sistema Interligado Nacional nos próximos dez anos.

“Ou seja, não há demanda para absorver o total de projetos em cadastramento na Aneel”, apontou.

“Também não é razoável que os consumidores de energia elétrica paguem por uma capacidade de transporte que exceda as necessidades do país, devendo o sistema de transmissão ser dimensionado para atender o crescimento da demanda planejado para os próximos anos”, acrescentou a pasta.

Filtro do mercado

Muito dos quase 200 GW cadastrados na Aneel são projetos de empresas desenvolvedoras, que se concentram em trabalhos iniciais, como a medição do recursos renováveis, e depois vendem projetos para geradores que construirão e operarão as plantas.

Com isso, é possível que grande parte dos empreendimentos fique pelo caminho, prevalecendo apenas aqueles realmente competitivos, avalia João Carlos Mello, presidente da Thymos Energia.

“Vai haver forte competição, uma busca por contratos de compra e venda de energia, ou então os geradores vão ter que construir parques sem ter contrato... Nem tudo vai prosperar, tem depósito de garantias e uma série de exigências, além do prazo de construção até 2026.”

A avaliação é similar na Omega Energia (MEGA3). “É um jogo de papel, tem muita gente tomando muito risco, porque quem faz outorga tem obrigação de entregar”, disse o presidente da geradora, Antônio Bastos, em teleconferência no final de fevereiro.

Segundo Bastos, a Omega aproveitou a janela de oportunidade, mas foi seletiva. “Temos um volume de projetos e de outorgas na mão que é condizente com o nosso plano de negócios até 2026.”



Na AES Brasil, a estratégia também é cautelosa. O diretor financeiro, Alessandro Gregori, disse à Reuters que a companhia está avançando com seus projetos greenfield na Bahia e Rio Grande do Norte em volumes que se sente confortável para implantar.

Segundo Bastos, a Omega aproveitou a janela de oportunidade, mas foi seletiva. “Temos um volume de projetos e



de outorgas na mão que é condizente com o nosso plano de negócios até 2026” (Imagem: Pixabay/Projekt_Kaffeebart)

“Tendemos a nos beneficiar ainda mais porque temos lastro de energia convencional com as nossas hídricas, conseguimos atender o grande cliente com energia convencional e guardar o benefício da energia incentivada para clientes menores... Vamos juntar esses dois mundos para rentabilizar os produtos”, acrescentou Gregori.

Regulatório e planejamento

Já do lado do governo, a imensa fila de projetos deve exigir uma verdade força-tarefa no âmbito da Aneel, que passará agora a analisar a concessão das outorgas.

Outra dificuldade será priorizar os projetos para acesso ao sistema de transmissão de energia.

“O que define hoje se um projeto de renováveis é viável ou não é a conexão com a transmissão, já que o licenciamento ambiental não costuma ser impeditivo nesses casos”, afirma Tiago Figueiró, sócio do Veirano Advogados.

Figueiró lembra que recentemente o governo flexibilizou por meio de decreto alguns requisitos relacionados à transmissão que eram exigidos dos empreendedores para a obtenção de outorga.

“Esse filtro agora vai acontecer depois... O que pode ocorrer é que muito projeto com outorga não consiga conexão, ou pelo menos não no prazo que esperava, não sendo viável no final do dia”, avalia.

Para tratar dessa questão, o governo estuda criar um “leilão de margem de escoamento”, no qual empreendedores poderiam disputar preferência na fila de conexão.

Além disso, a Empresa de Pesquisa Energética vem estruturando um novo ciclo de expansão da transmissão de energia no Nordeste, para fazer frente ao avanço das renováveis na região.

No início do ano, foi apresentado um primeiro estudo, com previsão de investimentos de 18,2 bilhões de reais em novas instalações em Estados do sul do Nordeste.

Fonte: MoneyTimes

Data: 04/03/2022

PETROBRAS (PETR4): FALTA DE REAJUSTE ESTÁ INVIABILIZANDO IMPORTAÇÃO DE GASOLINA, DIZ ABICOM

Por Bloomberg

A falta de resposta da Petrobras (PETR3;PETR4) ao aumento dos preços do petróleo está inviabilizando economicamente a importação de gasolina e diesel para o Brasil, disse a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis, Abicom.

A gigante estatal do petróleo mantém os preços dos combustíveis estáveis desde janeiro, e a diferença entre os preços nas refinarias e os internacionais aumentou para 27% no caso do diesel e para 22% no da gasolina, segundo a Abicom.

A Petrobras mantém sua política de acompanhar os preços internacionais, mas não repassa imediatamente a volatilidade aos consumidores, disse a empresa em resposta a perguntas, acrescentando que a Abicom representa apenas uma pequena parcela dos importadores brasileiros.

Mesmo antes do aumento que levou o petróleo ao nível mais alto desde 2008, a Petrobras já estava sob pressão de políticos de todos os matizes para manter os preços dos combustíveis sob controle.

Há dois projetos de lei no Congresso para combater a alta dos preços, e o presidente Jair Bolsonaro disse na quinta-feira que a Petrobras sabe o que deve fazer para contribuir para que os preços domésticos dos combustíveis não subam. Ele acrescentou que, em um momento de crise como esse, a empresa poderia optar por lucros menores para ajudar a conter os preços ao consumidor, mas disse que não iria interferir.

O rali histórico das commodities após a invasão da Ucrânia pela Rússia é uma faca de dois gumes para Bolsonaro, que tentará sua reeleição em outubro.

Embora o Brasil receba uma receita fiscal inesperada com o aumento dos preços do petróleo e do minério de ferro, o impacto mais imediato para os brasileiros comuns são os preços mais altos de alimentos, eletricidade e combustível.

Fonte: MoneyTimes

Data: 04/03/2022

FÁBRICA DA TESLA (TSLA) NA ALEMANHA OBTÉM LICENÇA PARA INICIAR PRODUÇÃO

Por Reuters



A fábrica, que a empresa norte-americana começou a construir após licenças preliminares, deve produzir mais de 500.000 veículos elétricos a bateria por ano (Imagem: REUTERS/Annegret Hilse)

A Tesla (TSLA) recebeu uma licença condicional para começar a fabricação na planta de veículos elétricos e no complexo de baterias em Grunheide, na Alemanha, disse o Ministério do Meio

Ambiente local nesta sexta-feira.

A fábrica, que a empresa norte-americana começou a construir após licenças preliminares, deve produzir mais de 500.000 veículos elétricos a bateria por ano, enquanto a unidade de baterias gerará mais de 50 gigawatts-hora (GWh) por ano – superando os concorrentes europeus em ambas as frentes.

Fonte: MoneyTimes

Data: 04/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

GUEDES OTIMISTA: BRASIL É 'PORTO SEGURO' PARA INVESTIMENTO PRIVADO EM MEIO À GUERRA NA UCRÂNIA, DIZ MINISTÉRIO

Ministério da Economia avalia que PIB se recuperou em 'V' no ano passado, após tombo registrado em 2020

Por Manoel Ventura



O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Edu Andrade / Ascom/ME

BRASÍLIA — O Ministério da Economia avaliou, em nota divulgada nesta sexta-feira, que o Brasil precisa mostrar que é um “porto seguro” para investimentos privados, ao comentar a invasão da Ucrânia pela Rússia.

No Brasil: Agronegócio teme alta de fertilizantes para a próxima safra, em setembro, com impacto da

guerra da Ucrânia

“Deve-se monitorar a evolução do cenário internacional em virtude do conflito no Leste Europeu. Com o cenário internacional adverso, cabe ao Brasil, além dos posicionamentos diplomáticos e humanitários, mostrar que é um porto seguro para os investimentos privados”, diz o texto, mencionando que o país em três oportunidades já se posicionou na ONU condenando a invasão da Rússia à Ucrânia e que emitirá vistos especiais aos refugiados.

Para isso, a pasta de Paulo Guedes diz ser necessário manter a agenda de reformas. A pasta cita o projeto de lei do Novo Marco de Garantias para crédito, a medida provisória (MP) de registros públicos, e o projeto de debêntures incentivadas.

“Seria importante também obter a aprovação legislativa para a privatização dos Correios e realizar a privatização da Eletrobras ainda no primeiro semestre”, acrescenta.

— Por isso a importância do ministro Paulo Guedes ter ido aos Estados Unidos mostrar ao mundo que neste momento o Brasil é um porto seguro para o investimento internacional — disse o chefe da Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida.

A invasão da Ucrânia levou a uma série de sanções à Rússia por parte do Ocidente, que afetam a economia do país. Por outro lado, essas restrições econômica estão fazendo, por exemplo, o preço do barril de petróleo disparar nos últimos dias.

As considerações foram feitas pelo ministério ao comentar o resultado do PIB de 2021, divulgado pelo IBGE. Para o governo, o dado mostra que o brasileiro se recuperou em “V” ao crescer 4,6% em 2021, após forte tombo no ano anterior. O crescimento em “V” significa que o país recuperou a sua atividade econômica após uma queda forte.

O governo ressalta que a variação do PIB brasileiro acumulado no período de 2020-21 foi maior que a de todos os países do G7, exceto os Estados Unidos.

“Além da pandemia e dos gargalos no fornecimento de algumas cadeias globais de produção que afetaram negativamente o crescimento econômico mundial, o Brasil ainda se defrontou com dois outros choques negativos de oferta: a maior crise hídrica em quase 100 anos e o revés climático que afetou diferentes segmentos do setor agropecuário no terceiro trimestre de 2021”, diz a nota.

Sem fazer previsões, o ministério avalia que há fatores positivos para ajudar o PIB, enquanto o mercado espera praticamente uma estagnação (0,3%). Apenas daqui duas semanas, a pasta irá divulgar novas projeções sobre o crescimento da economia. Por enquanto, a previsão é de um crescimento de 2,1%.

O governo afirma que as taxas de emprego estão retomando às médias históricas e que há uma boa perspectiva dos investimentos privados. “Ademais, os dados do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) indicam que deverão ser investidos cerca de R\$ 78 bilhões neste ano”, diz o texto.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/03/2022

GUERRA LEVA MINISTRO DE MINAS E ENERGIA A APOIAR LIBERAÇÃO DE ESTOQUES DE PETRÓLEO PARA REGULAR PREÇO DE COMBUSTÍVEIS

Commodity disparou com o conflito entre a Rússia e a Ucrânia
Por Manoel Ventura



O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque Foto: Divulgação / Minas e Energia/16-06-2021

BRASÍLIA — O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, afirmou que apoia a liberação de reservas de petróleo por grandes produtores e consumidores mundiais do produto, depois que a invasão da Ucrânia pela Rússia pressionou os preços da commodity para mais de US\$ 100. A liberação dos estoques é uma tentativa de reduzir o preço dos produtos em todo o planeta.

Ao GLOBO, Albuquerque também defendeu a votação do projeto de lei em tramitação no Senado que trata da mudança na cobrança do ICMS (o chamado PLP 11), numa tentativa de reduzir o preço dos combustíveis.

Entenda: Os dois projetos que tentam reduzir preço da gasolina e podem ser votados no Senado

— Estamos apoiando medidas, nos âmbitos doméstico e internacional, que possam, de alguma forma, mitigar o impacto nos preços e na oferta, como a liberação de reservas de petróleo pelos grandes consumidores/produtores mundiais e as proposições em tramitação no Congresso Nacional, como o PLP 11/2020, que trata sobre alíquotas de ICMS nos combustíveis — disse o ministro.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), marcou para a próxima terça-feira a votação do PLP 11 e de outras medidas que tratam do preço dos combustíveis. Entre as medidas, está a mudança na forma de calcular o ICMS (que, na prática, reduz o imposto estadual) e a criação de contas para subsidiar a redução dos preços da gasolina, do diesel e do gás.

O projeto também deve embutir a redução dos impostos federais sobre o óleo diesel, que hoje somam R\$ 0,69. O governo ainda discute a possibilidade de ampliar o vale-gás para famílias de baixa renda. O benefício equivale a 50% do botijão de gás de cozinha e hoje beneficia 5,47 milhões de famílias.

— Uma das principais preocupações do mundo e igualmente do Brasil, decorrente do conflito que eclodiu entre Rússia e Ucrânia, reside no potencial aumento dos preços e na eventual redução de oferta de hidrocarbonetos — reconheceu o ministro.

Nessa quinta-feira, o barril de petróleo chegou a renovar sua máxima em mais de uma década, porém o movimento perdeu força ao longo do dia. O contrato de petróleo tipo Brent, referência internacional, cedeu 2,18%, negociado a US\$ 110,46, o barril, após bater os US\$ 119,84 por barril, o nível mais alto desde 2012.

A alta é consequência da guerra na Ucrânia e das punições econômicas impostas à Rússia pelo Ocidente. O país é um dos maiores exportadores de óleo e gás natural no mundo.

O aumento do preço é decorrente de um receio de que o suprimento de petróleo e gás da Rússia possa ser suspenso, em razão do conflito na Ucrânia ou de medidas retaliatórias. A corrida está exacerbando um aumento da inflação em países que comprem o produto, ameaçando a recuperação econômica e piorando o custo de vida na crise para milhões de pessoas.

— O MME segue acompanhando a evolução dos mercados, em permanente diálogo e coordenação com outros países e em colaboração com as agências especializadas, particularmente a Agência Internacional de Energia, com vistas a promover a estabilidade dos mercados de energia e reduzir o custo ao consumidor brasileiro — disse o ministro.

A Agência Internacional de Energia (AIE), que representa os consumidores-chave, vai liberar 60 milhões de barris de reservas ao redor do mundo. Metade dessa quantidade vai vir do estoque estratégico americano, com o restante vindo de integrantes da agência da Europa e da Ásia.

Nessa quinta-feira, o MME e o Ministério das Relações Exteriores divulgaram uma nota conjunta na qual afirmam que o governo brasileiro acompanha com atenção “a volatilidade dos preços internacionais de petróleo e gás natural, bem como os possíveis reflexos nas cadeias de produção e fornecimento de petróleo, gás natural e seus derivados no mercado internacional”.

A nota saudou a iniciativa adotada pelos países membros da Agência Internacional de Energia de liberar reservas de petróleo.

“No âmbito doméstico, as políticas públicas e leilões promovidos pelo MME vêm garantindo a manutenção dos investimentos e modernização na indústria do petróleo brasileira”, afirma a nota.

O governo cita que, nos últimos três anos, a produção nacional de petróleo e gás natural aumentou 16% e 22% respectivamente. “O Brasil é importante produtor mundial de petróleo, com uma média de 3 milhões de barris por dia, contribuindo para o aumento da segurança energética global, com crescente diversificação de atores e solidez do mercado”.

O atual momento também reforça a importância da diversificação da matriz energética, afirma o governo, “de forma a assegurar acesso à energia mais seguro e sustentável”.

“O Brasil detém uma das matrizes mais limpas do mundo e continuará estimulando as fontes limpas e renováveis, inclusive a bioenergia moderna e os biocombustíveis”.

Na nota, o governo brasileiro afirma que seguirá acompanhando a evolução dos mercados de energia, em permanente diálogo e coordenação com seus parceiros, em especial no G20, e em colaboração com as agências especializadas, em particular a Agência Internacional de Energia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/03/2022

COMMODITIES SE APROXIMAM DE MAIOR ALTA DESDE 1974, NA CRISE DO PETRÓLEO, E BANCO VÊ BARRIL A US\$ 185

Barril do Brent já aumentou mais de 20% desde segunda
Por Bloomberg



Refinaria Cadereyta da empresa petrolífera estatal mexicana Pemex, em Cadereyta, nos arredores de Monterrey, México: preços do petróleo sobe e afeta países Foto: Reuters

NOVA YORK — Os preços das commodities vão às alturas à medida que a invasão da Ucrânia pela Rússia continua a agitar os mercados globais e

alimentar os temores de escassez de oferta. Do petróleo e alumínio ao trigo, as cotações dispararam, o que deve levar as matérias-primas a encerrar a maior alta semanal desde 1974, quando o mundo vivia a crise do petróleo.

O banco americano JPMorgan estima que o petróleo do tipo Brent, referência global, pode terminar o ano em US\$ 185 o barril, se a oferta russa continuar a ser interrompida.

Nesta sexta-feira, os contratos futuros do Brent para maio eram negociados a US\$ 113, 95 o barril, um avanço de 3,16%.

Já o petróleo leve americano (WTI), referência nos EUA, era negociado a US\$ 111,41 o barril nos contratos para entrega em abril, uma alta de 3,47%.

O crescente isolamento da Rússia está sufocando uma importante fonte de energia, metais e grãos, provocando temores de escassez prolongada e aceleração da inflação global.

Comerciantes, bancos e armadores estão cada vez mais evitando negócios com a Rússia por causa da dificuldade em garantir pagamentos.

As tensões aumentaram nesta sexta-feira depois que a Rússia atacou uma usina nuclear ucraniana, a maior da Europa.

Trigo: nível mais alto em 14 anos

Não caso do petróleo, os preços subiram 21% nesta semana, com empresas globais evitando o petróleo e os combustíveis russos, o que tem provocado uma corrida por suprimentos alternativos.

O gás de referência europeu subiu 18%, colocando-o a caminho de dobrar seu preço nesta semana.

A Agência Internacional de Energia (AIE) alertou que a segurança energética global está ameaçada, e uma liberação planejada de reservas de petróleo de emergência pelos EUA e outras grandes economias não conseguiu reduzir as preocupações com o abastecimento.



Colheita de trigo: Rússia e Ucrânia são responsáveis por 28% do comércio global do grão Foto: Adriano Machado / Bloomberg

O trigo atingiu o nível mais alto desde 2008 devido ao aprofundamento dos temores de uma escassez global, já que a guerra na Ucrânia corta cerca de um quarto das exportações mundiais do alimento básico usado em tudo, de pão a biscoitos e macarrão. A moagem de trigo em Paris atingiu um valor sem precedentes de 400 euros (US\$ 438) por tonelada.

Os metais básicos também subiram ainda mais depois que o Índice de Metais LME, que acompanha seis grandes contratos, atingiu um recorde na quinta-feira.

O alumínio, um dos metais que mais consomem energia, subiu 3,6%, para US\$ 3.850 a tonelada na London Metal Exchange (LME), um novo recorde.

O cobre também está se aproximando de sua alta histórica. Os estoques em armazéns monitorados pela LME caíram para o menor desde 2005.

Pressão sobre a inflação

A guerra e as implicações das amplas sanções dos EUA e da Europa à Rússia derrubaram os suprimentos do Mar Negro em um momento em que os estoques globais de matérias-primas já estão apertados.

A Rússia é um grande fornecedor de petróleo bruto, gás natural, grãos, fertilizantes e metais como alumínio, cobre e níquel.

Os preços mais altos das commodities têm o potencial de frear o crescimento e estimular a inflação, criando um dilema para os bancos centrais em todo o mundo, que ponderam a necessidade de aumentar os custos dos empréstimos contra o risco de retardar a recuperação econômica.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/03/2022

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL QUER INCENTIVAR TECNOLOGIA PARA COMERCIALIZAR METANO EM HIDRELÉTRICAS BRASILEIRAS

Ideia é uma das sete selecionadas para ciclo de aceleração de 2022 do Laboratório Global de Inovação em Finanças Climáticas

Por Naiara Bertão e Eliane Sobral



Usina Hidrelétrica de Marimbondo em Fronteira, Minas Gerais: empresas brasileiras desenvolvem tecnologia para comercializar metano em hidrelétricas no país Foto: Michel Filho / Agência O Globo

SÃO PAULO — O Laboratório Global de Inovação em Finanças Climáticas (Lab), organização que desenvolve e lança instrumentos financeiros inovadores para investir em ações sobre mudança climática e desenvolvimento sustentável, vai

acelerar um novo instrumento financeiro brasileiro neste ano: o Mecanismo de Captura de Reserva de Metano (Reservoir Methane Capture Mechanism).

A ideia do Mecanismo é uma das sete selecionadas, em todo o mundo, para o ciclo de aceleração de 2022. A proposta é mobilizar recursos e dar suporte técnico para a implementação do conceito na prática.

Apresentada pelas empresas Open Hydro e Bluemethane, o mecanismo quer desenvolver um mercado de captura e negociação de gás metano a partir da captação em reservas hidrelétricas no Brasil, atraindo investimentos públicos e privados.

Maria Ubierna, diretora da Open Hydro, explica que a proposta é mobilizar financiamentos climáticos para reduzir as emissões de gás metano liberados por quedas d'água de hidrelétricas brasileiras e que, inicialmente, os investimentos serão usados para o desenvolvimento e aprimoramento da tecnologia que torna esse processo de captação possível.

Geradores de biogás

Segundo ela, o retorno financeiro é de curto prazo, por meio da comercialização do metano capturado, que pode gerar biogás e energia limpa.

As hidrelétricas produzem água rica em metano como resultado natural de suas operações. Se capturado, esse metano pode abastecer geradores de biogás, fornecendo uma fonte de receita estável e concreta para as hidrelétricas.



O instrumento financeiro vai cobrir o custo dessas estruturas e será compensado em taxas fixas e variáveis, de acordo com a energia gerada.

A diretora-geral da Climate Policy Initiative, Barbara Buchner, destaca que o instrumento é aplicável em todo o mundo para qualquer reservatório hidrelétrico existente e em qualquer geográfica.

Cinco anos para implementação

No entanto, disse ela, as áreas tropicais seriam uma prioridade devido às emissões de desgaseificação potencialmente mais altas. Pode levar até cinco anos para implementação em novos países.

— Vamos implantar a iniciativa no Brasil e, posteriormente, escaloná-lo globalmente, não apenas para energia hidrelétrica, mas também para reservatórios sem energia, além de tratamento de água e arrozais — afirmou Barbara, acrescentando que a iniciativa se beneficia de fontes adicionais de renda, como créditos de carbono, que trazem lucro extra ao mecanismo e podem atrair investidores.

A energia hidrelétrica no Brasil é a espinha dorsal do mix de geração de eletricidade, com mais de 109 GW (mais de 28 GW implantados na última década). A captura de metano pode reduzir as emissões de pico que ocorrem décadas após o represamento e contribuir para as metas climáticas do Brasil.

De acordo com a diretora-geral da Climate Policy Initiative, o mecanismo desenvolvido pela Open Hydro e Bluemethane foi escolhido por beneficiar as concessionárias de energia hidrelétrica e os proprietários de ativos, reduzindo suas emissões e fornecendo geração adicional de eletricidade.

Vantagem competitiva

Além das vantagens econômicas, ajuda a reduzir os riscos reputacionais e traz uma vantagem competitiva em relação a outros fornecedores de eletricidade renovável.

— A maioria dos fornecedores de eletricidade não realiza medições diretas e apenas estima suas emissões — diz Barbara.

O instrumento ajuda os operadores hidrelétricos a medir suas emissões reais e validar os resultados. Além disso, explicou Barbara, o instrumento ajuda a reduzir os riscos de transição das empresas devido a futuros impostos sobre carbono ou regulamentos sobre emissões.

— Precisamos agir urgentemente para superar as barreiras financeiras e a lacuna na prestação de contas para reduzir as emissões de carbono dos reservatórios das hidrelétricas. O Lab é uma referência mundial de aceleração de instrumentos financeiros e capaz de mobilizar conhecimento de alto nível, além de capital financeiro para o nosso mecanismo — comenta Maria Ubierna, diretora da Open Hydro.

De acordo com ela, o Lab oferece o suporte técnico necessário a implementação do conceito na prática, agindo como catalisador para destravar financiamentos climáticos.

— Esperamos que esse apoio nos ajude a traduzir os benefícios de mitigação e adaptação da captura do gás metano dentro de um instrumento sólido e atrativo financeiramente — completa Maria.

A entidade, que em 2021 mobilizou mais de US\$ 800 milhões para o enfrentamento da crise do clima em economias emergentes, é financiada pelos governos da Alemanha, Holanda, Suécia e Reino Unido, além da Fundação Rockefeller. A gestão é do Climate Policy Initiative.

55 instrumentos lançados

Desde que foi criado, em 2014, o Lab já lançou 55 instrumentos, comemorando a marca de mais de US\$ 3,2 bilhões mobilizados. No Brasil, foram dez projetos acelerados até hoje, incluindo soluções financeiras nas áreas de energia renovável e uso da terra que superaram barreiras de investimentos no clima.

Uma dessas ideias, desenvolvida pela Albion Capital, é o Green FIDC Solar GD – primeiro Fundo de Investimento em Direitos Creditórios emitido como título climático do Brasil. Um desmembramento do fundo gerou também o primeiro certificado de recebíveis imobiliários climático do país, o Green CRI. Os dois instrumentos mobilizaram, em 2021, US\$ 48,4 milhões (ou R\$ 247,8 milhões).

Nos próximos meses, o Lab vai unir representantes das iniciativas pública e privada para analisar e discutir como aprimorar os instrumentos selecionados neste ciclo. As ideias serão aprimoradas em conjunto com especialistas de diversos países, com o objetivo de potencializar sua capacidade de atrair investimentos.

Nesta fase, os projetos também passarão por um período de análise, teste de resiliência e preparação para lançamento no fim do ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/03/2022

RÚSSIA SUSPENDE EXPORTAÇÕES DE FERTILIZANTES

Decisão deve levar a uma forte alta de alimentos. Fontes dizem que governo brasileiro acredita que decisão pode não se aplicar ao país

Por Eliane Oliveira, com agências internacionais



Rússia suspende exportação de fertilizantes Foto: Andrey Rudakov / Bloomberg

MOSCOU - A Rússia determinou que seus produtores locais de fertilizantes interrompam as exportações devido a problemas de logística, segundo comunicado divulgado nesta sexta-feira pelo Ministério da Indústria e Comércio russo.

A decisão deverá levar a um forte aumento nos preços dos alimentos.

A notícia sobre a recomendação do governo russo para que os produtores de fertilizantes suspendam temporariamente suas exportações não está clara para o governo brasileiro.

Fontes do Itamaraty e do Ministério da Agricultura foram informados que a medida se aplicaria somente às vendas para a União Europeia e que os embarques para o Brasil estariam garantidos. Mas aguardam uma comunicação oficial de Moscou.

Se a suspensão temporária for acatada pelos fabricantes dos produtos e se estender a outros países, inclusive o Brasil, cairá por terra um acordo firmado entre os presidentes Jair Bolsonaro e Vladimir Putin, em um encontro que aconteceu há cerca de duas semanas, em Moscou. Putin se comprometeu a assegurar o envio de fertilizantes ao agronegócio brasileiro.

A Rússia é o segundo maior produtor global de fertilizantes a base de potássio. É também um grande fornecedor mundial de todos os tipos de adubos, fertilizantes e nutrientes de baixo custo, transportados, em sua maioria, por trens e navios.

O país vem enfrentando duras sanções econômicas dos Estados Unidos e da União Europeia por causa da invasão da Ucrânia. várias grandes empresas de navegação, incluindo as maiores operadoras de navios porta-contêineres do mundo, suspenderam temporariamente os serviços para portos russos.

Em nota, o governo russo admite que a suspensão das exportações está diretamente ligada a dificuldades logísticas impostas pelas sanções internacionais:

Bento Albuquerque: Guerra leva ministro de Minas e Energia a apoiar liberação de estoques de petróleo para regular preço

"Tendo em conta a conduta de empresas de logística estrangeiras e os riscos conexos, o Ministério da Indústria e Comércio da Rússia foi obrigado a suspender o carregamento de fertilizantes russos para exportação até que as transportadoras retomem o trabalho ordenado e forneçam garantia para entregar quantidades contratuais de fertilizante russo. Gostaríamos de salientar que as necessidades de fertilizantes minerais dos produtores agrícolas russos são plenamente satisfeitas, tanto em quantidade como em sortimento."

Segundo o ministro da Indústria e Comércio, Denis Manturov, na situação atual, os produtores agrícolas na Europa e noutros locais não conseguem receber quantidades contratuais de fertilizante devido à subversão de uma série de empresas de logística estrangeiras que se recusam a entregar o produto.

" Isto corre inevitavelmente o risco de causar colheitas ruins e, conseqüentemente, escassez de alimentos para países da Europa Ocidental e Oriental, América Latina, Sul e Sudeste Asiático. O problema é que é muito difícil, se não completamente impossível, substituir o fornecimento de fertilizantes russos", diz a nota.

A decisão de suspender as exportações de fertilizantes adiciona uma enorme incerteza no mercado global num momento em que produtores agrícolas do Brasil – o maior importador de fertilizantes do mundo - já relatam preocupação em garantir o suprimento para a próxima safra.

O Brasil é o maior exportador global de soja, café e açúcar e, se sua produção agrícola for afetada, isso fará os preços de alimentos subirem no mundo todo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/03/2022

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA DIZ QUE SAÍDA DO GOVERNO FEDERAL PARA CONCORRER EM SP NÃO COMPROMETE CONCESSÕES FEDERAIS

Tarcísio diz que desestatização do Porto de Santos é prioridade e que secretário-executivo da pasta, Marcelo Sampaio, ficará em seu lugar

Por Ivan Martínez-Vargas



O ministro de Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas ainda não se filiou a nenhum partido
Foto: Daniel Marenco / Agência O Globo (21/08/2019)

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP) — O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, confirmou nesta sexta-feira que deve deixar a pasta para concorrer ao governo de São Paulo, o que precisa fazer até o início de abril. Segundo Freitas, o atual secretário-executivo da pasta, Marcelo Sampaio,

deve assumir o cargo de ministro.

Questionado pelo GLOBO sobre os riscos vistos pelo mercado quanto ao cumprimento do cronograma de concessões federais após a sua saída, Freitas disse que os projetos vão sair do papel e que a prioridade maior da pasta é a desestatização do Porto de Santos, que está em fase de consulta pública.

— Claro que vai sair (neste ano). Já debatemos com a sociedade, está neste momento em consulta pública recebendo contribuições, entendendo os desafios regulatórios. (...) Tenho certeza que Santos vai andar bem — disse o ministro.

Freitas e o presidente Jair Bolsonaro (PL) participaram de um evento com contornos eleitorais em São José dos Campos realizado para inaugurar a nova concessão da rodovia Presidente Dutra. O evento foi precedido de uma motociata do presidente com apoiadores que gerou engarrafamento nas imediações da rodovia.

— Eu estou indo embora, o time não. E o time (equipe do ministério) é muito bom, de ponta. A gente sempre fez reuniões de acompanhamento estratégico, eu sempre levei meu secretário-executivo, a informação sempre foi compartilhada — afirmou Freitas a jornalistas.

O ministro destacou ainda como prioridades a sétima rodada de concessão dos aeroportos, que contém Congonhas e da qual foi excluído recentemente o aeroporto de Santos Dumont, e a licitação de trecho da BR-381 em Minas Gerais. Este projeto teve data do leilão suspensa a pedido do próprio ministério em razão da iminência de falta de interesse de investidores pelo ativo. O projeto deve ser reformulado.

— O leilão de Congonhas é super importante e vai andar. Nós temos a BR 381-MG da qual nós não abrimos mão e quem vai entrar (como ministro), o Marcelo Sampaio, sabe exatamente que a BR-381 é super importante e que ele vai ter que dar prioridade. O pipeline (cronograma de projetos) está preservado — salientou o ministro.

Freitas disse não acreditar que o cronograma eleitoral impeça a realização dos leilões e afirmou que “quer ser convidado” para os certames.

Em suas falas, o presidente Bolsonaro e o ministro destacaram que a nova concessão da Dutra concede isenção de pedágio a motos, medida que tem sido criticada pelo setor privado. Segundo a própria CCR, o fluxo de motocicletas na rodovia tende a aumentar.

O evento do qual Freitas e Bolsonaro participaram foi realizado em uma tenda montada às margens da Dutra e aglomerou cerca de 300 apoiadores do presidente, a maioria sem máscara.

No palanque subiram mais de 30 pessoas, entre elas o presidente da CCR, Marco Cauduro, outros executivos da concessionária e políticos próximos ao bolsonarismo como os ex-ministros Ricardo Salles e Eduardo Pazuello, os deputados federais Eduardo Bolsonaro e Carla Zambelli e o ex-presidente da Fiesp Paulo Skaf. De todos, apenas o prefeito de São José dos Campos, Felício Ramuth, usou máscara.

Ramuth, ex-tucano que recentemente se filiou ao PSD de Gilberto Kassab e é também pré-candidato ao governo paulista, foi vaiado pelo público bolsonarista. Ele foi hostilizado durante todo o seu discurso, que durou menos de cinco minutos.

O prefeito elogiou o ministro Freitas por ter realizado o leilão de uma nova concessão em vez de prorrogar o contrato inicial com a CCR, o que teria permitido a realização de mais investimentos. Em sua fala, Ramuth criticou o governo de São Paulo por ter prorrogado concessões rodoviárias.

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO DIZ QUE TRABALHA COM AGÊNCIAS INTERNACIONAIS POR ESTABILIDADE DE PREÇOS DE PETRÓLEO E DE GÁS

Ministério de Minas e Energia e Ministério das Relações Exteriores afirma que o governo acompanha com atenção a volatilidade dos preços internacionais em razão da guerra na Ucrânia
Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo brasileiro informou na noite desta quinta-feira, 3, que acompanha com atenção a volatilidade dos preços internacionais de petróleo e gás natural. O preço das matérias-primas dispararam na última semana com receios de sanções econômicas e dificuldades no suprimento dos insumos, em razão do conflito entre Rússia e Ucrânia.

“O governo brasileiro seguirá acompanhando a evolução dos mercados de energia, em permanente diálogo e coordenação com seus parceiros, em especial no G20, e em colaboração com as agências especializadas, em particular a Agência Internacional de Energia. O Brasil continuará a promover nesses foros a estabilidade e a sustentabilidade dos mercados globais de energia”, informou o Ministério de Minas e Energia e o Ministério das Relações Exteriores em nota conjunta.



Exploração de petróleo; governo afirma estar atento a possíveis reflexos dos preços nas cadeias de produção e fornecimento do petróleo, gás natural e derivados. Foto: Sérgio Castro/Estadão

De acordo com as pastas, o governo está atento aos possíveis reflexos dos preços nas cadeias de produção e fornecimento do petróleo, gás natural e derivados. No comunicado, a equipe de Jair Bolsonaro saudou a decisão adotada pelos países membros da Agência Internacional de Energia, de liberar reservas

de óleo.

“O governo brasileiro saúda a iniciativa adotada pelos países-membros da Agência Internacional de Energia, vinculada à OCDE, em 1º de março corrente, no sentido de liberar 60 milhões de barris de petróleo adicionais, equivalentes a 2 milhões de barris/dia, pelos próximos 30 dias.”

Em relação ao Brasil, o governo ressaltou que as “políticas públicas e leilões promovidos pelo MME vêm garantido a manutenção dos investimentos e modernização na indústria do petróleo brasileira”. As pastas afirmaram que o Brasil produz, em média, 3 bilhões de barris por dia, o que aumenta a “segurança energética global”.

“O atual momento também reforça a importância da diversificação da matriz energética, de forma a assegurar acesso à energia mais seguro e sustentável. O Brasil detém uma das matrizes mais limpas do mundo e continuará estimulando as fontes limpas e renováveis, inclusive a bioenergia moderna e os biocombustíveis.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/03/2022

GUERRA PODE TRAVAR VENDA DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS

Instalada na cidade de Três Lagoas (MS), a UFN-III teve sua compra pela empresa russa Acron anunciada no dia 4 de fevereiro, pouco antes do conflito
Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo

RIO - A guerra na Ucrânia deve atrapalhar a venda da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados (UFN-III), da Petrobras. Instalada no município de Três Lagoas (MS), a fábrica estava sendo repassada à empresa russa Acron. A assinatura do contrato dependia só do aval da área de governança da petrolífera quando a guerra estourou. Agora depende também do tempo que o conflito vai durar e de seus efeitos no caixa da Acron.



Esforço da Petrobras hoje é evitar a deterioração dos maquinários da UFN-III, abandonada desde 2014 Foto: Ministério do Planejamento/ Divulgação

Apesar de o valor envolvido não ter sido informado pelas empresas, o governo de Mato Grosso do Sul informou que a Petrobras gastou mais de R\$ 3 bilhões para construir a fábrica. Parte desse dinheiro se perdeu com a deterioração dos equipamentos ao longo dos anos, desde a suspensão da obra em 2014.

“O acesso do Banco Central e das empresas russas às suas reservas e a ativos em dólar estão bloqueados e foram cancelados do sistema de pagamento internacional, o Swift. Sem poder movimentar dinheiro, a Acron não pode fechar o negócio, pelo menos por enquanto”, afirma Rodrigo Leão, pesquisador do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Ineep).

Esse não é um problema para a Petrobras, pois a assinatura do contrato não estava prevista nos próximos dias. Segundo uma fonte da petrolífera, alguns trâmites internos ainda têm de ser cumpridos, o que costuma levar meses. A questão é que os dois lados estavam empenhados em acelerar o processo para que a empresa russa começasse a operar a fábrica já em julho.

“O negócio só será inviabilizado se a guerra e os efeitos da sanção econômica se estenderem e a Acron perder o fôlego para novas aquisições”, afirma Leão.

Pompa

No dia 11 de fevereiro, quando a guerra ainda era uma tensão geopolítica, o vice-presidente da empresa, Vladimir Kantor, foi a Mato Grosso do Sul acompanhado de representantes da Petrobras, para conversar com o governador Reinaldo Azambuja. O encontro foi comemorado pelo governo local, que há anos aguarda por um investidor na UFN-III.

A unidade começou a ser construída em 2011. Três anos depois, as obras foram paralisadas com 81% das instalações de pé. Hoje, a fábrica é um esqueleto em Três Lagoas, e o esforço da Petrobras se limita a evitar a degradação dos equipamentos.

O encontro dos executivos com o governo local foi marcado exatamente para acelerar o início das operações. Um grupo de trabalho foi formado para elaborar o documento que vai oficializar os benefícios fiscais oferecidos pelo Estado à retomada da obra. “Temos toda intenção de concluir essa venda no prazo mais rápido possível”, afirmou, no dia, a gerente executiva de Gestão de Portfólio da Petrobras, Ana Paula Saraiva.

Mudança de planos

A UFN-III foi planejada em um momento em que a Petrobras idealizou o uso do futuro gás do pré-sal como matéria-prima em diferentes negócios, um dos principais era a produção de fertilizantes,

importado em larga escala pelo setor agrícola brasileiro. Em 2014, porém, sob nova gestão, voltada a resolver as finanças da estatal, a Petrobras decidiu vender todos os ativos não relacionados a seu negócio principal, a exploração e produção de petróleo bruto e gás, em águas profundas e ultraprofundas.

Para a Acron, o negócio é vantajoso. A empresa é uma das líderes mundiais no fornecimento de fertilizantes. Em seu site, diz ter vendido seus produtos a 74 países em 2020. Entre seus principais mercados, estão "Rússia, Brasil, Europa e Estados Unidos", nesta ordem. Na UFN-III, ela teria a chance de produzir 3,6 mil toneladas por dia de ureia e 2,2 mil toneladas por dia de amônia, a partir de 2,2 milhões de m³ por dia de gás.

Para entender

- **Sonho grande**

A Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III da Petrobras, em Três Lagoas (MS), começou a ser construída em 2011, quando a estatal tinha política expansionista

- **Crise**

Com a crise econômica e política no segundo mandato de Dilma Rousseff, a obra foi interrompida em 2014, quando estava 80% pronta

- **Desinvestimento**

Com as obras paradas, a unidade entrou na lista de desinvestimentos da Petrobras. Uma tentativa de venda foi frustrada em 2019

- **Solução russa**

Em 4 de fevereiro, foi anunciada a venda para a empresa russa Acron, mas a guerra na Ucrânia pode atrapalhar

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/03/2022

PARA SACHSIDA, RESULTADO DO PIB MOSTRA QUE O PAÍS TEVE 'RETOMADA EM V'

Assessor especial da Economia diz que dados comprovam 'acerto da política econômica durante a pandemia'

Por Eduardo Rodrigues e Guilherme Pimenta, O Estado de S.Paulo



BRASÍLIA - Em linha com o discurso do ministro Paulo Guedes e de outros membros da equipe econômica, o assessor especial de Estudos Estratégicos do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida, defendeu nesta sexta-feira, 4, que o mercado deve reestimar "consistentemente" para cima projeção para Produto Interno Bruto (PIB) de 2022 ao longo deste ano.

Adolfo Sachsida, assessor especial de Estudos Estratégicos do Ministério da Economia; ele elogiou a política econômica do governo Foto: Dida

Sampaio/Estadão

Sachsida destacou que, apesar de choques negativos de oferta, alguns dos quais característicos do Brasil, o País conseguiu crescer mais de 4% em 2021, acima das medianas do mercado. "Tal como Guedes sempre frisou tivemos retomada em V", disse Sachsida.



"Os dados mostram o acerto da política econômica durante a pandemia", disse o assessor em entrevista coletiva. "A crise hidrológica foram choques específicos da economia brasileira, e ainda assim conseguimos crescer acima de 4%."

Na entrevista, o assessor especial destacou também que taxas e poupança e investimento retornam para valores pré 2015/2016. O PIB brasileiro cresceu 4,6% em 2021, após retração de 3,9% em 2020, informou hoje o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A economia registrou alta de 0,5% no quarto trimestre de 2021 ante o terceiro trimestre. Na comparação com o quarto trimestre de 2020, o PIB avançou 1,6% no último trimestre do ano passado.

Sachsida ressaltou que a alta do PIB brasileiro ficou acima da mediana das projeções do mercado em 2021, com carregamento de 0,3% para este ano, mas evitou fazer novas projeções para o PIB em 2022. No Boletim Macroeconômico de novembro, a pasta informou que sua estimativa para o PIB em 2022 era de crescimento de 2,1%.

O assessor de Guedes também não comentou possíveis impactos no PIB de medidas de crédito e de novos saques do FGTS que serão lançadas pelo governo na próxima semana. Segundo ele, a pasta divulgará em duas semanas novas estimativas macroeconômicas para este ano, incluindo inflação. "Se for necessário aumentar ou reduzir projeções, iremos fazer", garantiu.

Guerra na Ucrânia

Questionado sobre os efeitos negativos do conflito no Leste Europeu sobre a economia global, Sachsida defendeu que o Brasil precisa fortalecer o mercado de capitais e o mercado de crédito para continuar recebendo investimentos em meio à crise internacional.

Ele pediu que o Congresso Nacional aprove o PL de debêntures e o Marco de Garantias, além da privatização dos Correios e o andamento da Eletrobras, hoje aguardando aval definitivo do Tribunal de Contas da União (TCU). "Em momentos de turbulência internacional, investidores procuram porto seguro", avaliou Sachsida, ao falar que não é possível saber a extensão e o tempo de duração do conflito no Leste Europeu.

Para ele, o fato de o Brasil ter se posicionado na Organização das Nações Unidas (ONU) "ao lado das democracias ocidentais, se posicionado de maneira contrária à invasão da Ucrânia pela Rússia", reforça que o País é seguro para receber aportes externos. Segundo o assessor especial, não há sinal trocado na comunicação do Brasil sobre o conflito. "O voto na ONU (contra a Rússia) não caiu do céu, foi orientado pelo presidente Jair Bolsonaro."

Combustíveis

Em meio ainda aos debates sobre mais medidas para a redução dos preços dos combustíveis, Sachsida repetiu que algumas propostas geram efeitos macroeconômicos adversos, com resultados negativos. "Cabe a nós mostrarmos que determinadas medidas para os combustíveis terão efeito oposto ao esperado", afirmou o secretário, após ser questionado sobre a possibilidade de concessão de subsídios para baixar o preço da gasolina.

Para o Sachsida, a solução para o problema deve ocorrer com a adoção de medidas estruturais. "Atrair investimentos internacionais valoriza o real e reduz os preços dos combustíveis. Mas, se tomarmos medidas que trazem receio à consolidação fiscal, o real se desvaloriza e gera um aumento no preço dos combustíveis", reforçou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/03/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

SIMONE TEBET PEDE À PETROBRAS QUE CONCLUA FÁBRICA DE ADUBOS EM MS

Companhia russa Acron tem acordo com a estatal brasileira para assumir a unidade

Por Cristian Klein, Valor — Rio



A fábrica de fertilizantes da Petrobras em Três Lagoas (MS) — Foto: Divulgação

Diante do impacto econômico da guerra na Ucrânia sobre o Brasil, a senadora Simone Tebet (MDB-MS) pediu ao presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, que a estatal intervenha para garantir o fornecimento de fertilizantes no país, hoje dependente de importações oriundas da Rússia e outros países. Tebet propôs que a Petrobras

finalize a construção da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados (UFN-III) instalada em seu Estado, Mato Grosso do Sul.

De acordo com a parlamentar, 80% da planta já está pronta, mas seria importante impedir que a unidade fique nas mãos da Acron, empresa russa em vias de assumir o negócio. “Isso que me assusta, e por isso vim numa agenda de emergência. Ficamos sabendo que a empresa que conseguiu comprar não vai fazer fertilizante. Ela vai misturar o fertilizante que vamos ter que comprar de fora para se transformar em fertilizante nitrogenado. Então veja o tamanho do problema que nós temos”, disse a senadora, após a reunião com Silva e Luna e diretores da estatal, no centro do Rio.

Simone Tebet afirmou que a construção da fábrica é uma luta que vem travando há 12 anos, desde quando era prefeita de Três Lagoas (MS) e doou uma área de 50 hectares para a Petrobras. A unidade, disse, foi projetada para ser a maior fábrica de fertilizantes nitrogenados da América Latina e teria condição de reduzir em 50% a importação brasileira. “Quando eu era vice-governadora, eles assinaram o contrato de construção. Mas veio o [escândalo do] petrolão em 2016 e essa empresa foi paralisada. Em 2017, o contrato foi interrompido”, afirmou.

Tebet disse que veio ao Rio dizer ao presidente da estatal que “é a hora de a Petrobras dar a dimensão da significância dela para o país”. “Se a Petrobras é do povo brasileiro, agora é hora dela vir e dizer que não vai entregar uma fábrica de fertilizantes quase pronta, com custo baixíssimo para terminar, para uma empresa russa que não vai vir resolver o problema de fertilizantes no Brasil”, afirmou.

A senadora defendeu que a Petrobras interrompa o contrato atual, termine a construção para “aí sim vender para quem vai produzir fertilizante”. “Mas entregar a riqueza que é nossa para uma empresa que não temos a segurança, porque não assina o contrato dizendo que vai produzir os fertilizantes, é inaceitável, inadmissível. Vai contra os interesses da nossa soberania nacional. A Petrobras é nossa? Então, agora ela tem que entrar nessa mesa e ajudar a resolver o problema de fertilizantes e, obviamente, na semana que vem, do preço dos combustíveis”, disse, referindo-se ao segundo tema tratado na reunião com a direção da estatal.

Tebet disse ainda ser importante que a Petrobras faça o mais rapidamente possível os ajustes ao projeto de lei em tramitação no Senado que pretende criar uma espécie de fundo de

compensação para segurar o preço dos combustíveis ao consumidor. Com a invasão dos russos na Ucrânia, o barril do petróleo já ultrapassou os US\$ 100. "Não é o ideal você subsidiar energia fóssil, mas é extremamente necessário, mais do que urgente com o barril a US\$ 110.

Nesse aspecto, saio tranquila [da reunião] porque a Petrobras vai entrar no processo e vamos conseguir aprovar um projeto que tem a capacidade de diminuir de R\$ 1 a R\$ 1,20, no litro do diesel, segundo o relator Jean Paulo Prates (PT-RN)", disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2022

RÚSSIA CITA 'SABOTAGEM' E SUGERE SUSPENSÃO DE EMBARQUES DE ADUBOS

Autoridades russas apresentaram a recomendação nesta sexta-feira

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília



Imagem de satélite mostra comboio militar russo a noroeste de Invankiv, na Ucrânia — Foto: Maxar Technologies via AP

O Ministério da Indústria e Comércio da Rússia recomendou hoje (4/3) que os exportadores de fertilizantes do país suspendam as vendas ao exterior até que a situação nos portos locais se normalize e que haja garantia de cumprimento das entregas das cargas.

De acordo com o ministério, agricultores de diversas partes do mundo "não podem receber fertilizantes da Federação Russa devido à sabotagem de fornecimentos por várias empresas de logística estrangeiras". Para o governo russo, a interrupção no envio de fertilizantes ao exterior pode afetar a "segurança nacional de vários países e causar quebra de safra e escassez de alimentos no médio prazo" para centenas de milhões de pessoas na Europa Oriental, na América Latina e nas regiões sul e sudeste da Ásia.

Os embarques russos já estavam paralisados devido às sanções financeiras impostas ao Kremlin por causa da guerra contra a Ucrânia e à postura que armadores e empresas de navegação que atuam no Mar Negro adotaram. O fornecimento de fertilizantes aos agricultores russos está garantido, pontuou o governo.

"Tendo em conta a situação atual com o trabalho dos operadores logísticos estrangeiros e os riscos a ele associados, o Ministério da Indústria e Comércio da Rússia foi obrigado a recomendar aos produtores russos a suspensão temporária do embarque de fertilizantes russos para exportação até que os transportadores retomassem o ritmo normal de trabalho e fornecessem garantias para a implementação de entregas de exportação de fertilizantes russos na íntegra", observou o ministério.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2022

RÚSSIA PROSSEGUE NO CERCO A KIEV E SE PREPARA PARA ATAQUE CONTRA ODESSA

Novas ofensivas das tropas russas ocorrem após a tomada da usina nuclear de Zaporizhzhia

Por Dow Jones Newswires — Kiev

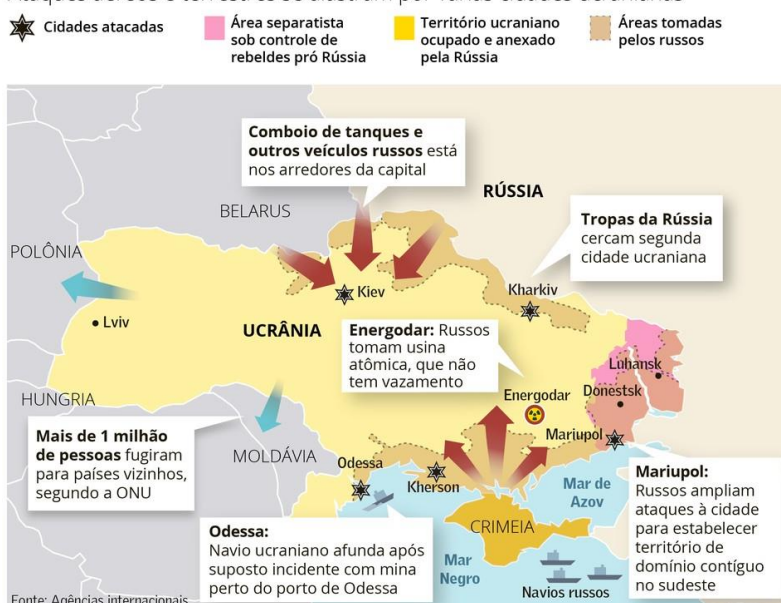
Militares da Ucrânia disseram nesta sexta-feira que o principal objetivo da Rússia continua sendo cercar Kiev, a capital do país. Em meio a intensos combates, os militares de Moscou esgotaram a maior parte de suas reservas operacionais na área e estão se preparando para enviar forças

adicionais. Em paralelo, o Kremlin segue com os preparativos para lançar um ataque à cidade portuária de Odessa após a tomada da usina nuclear de Zaporizhzhia, a maior da Europa.

Desde a noite de ontem, a Ucrânia vem divulgando imagens do que disse ser uma contraofensiva nos arredores de Kiev, com blindados russos destruídos e soldados mortos nas cidades de Bucha, Irpen e Hostomel, todas próximas à capital do país.

Invasão russa

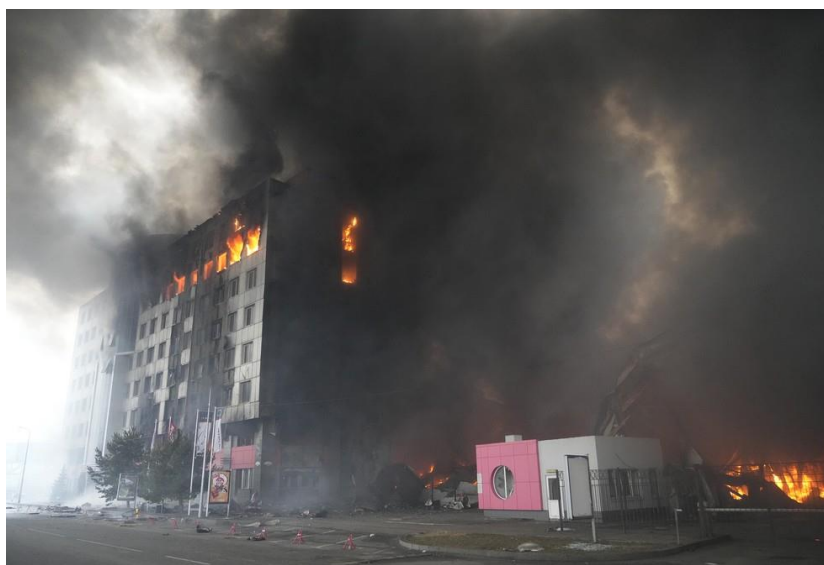
Ataques aéreos e terrestres se alastram por várias cidades ucranianas



Tropas russas avançam pelo território ucraniano após nove dias de ofensiva militar — Foto: Arte/Valor

“As forças armadas ucranianas ganharam mais tanques e veículos blindados como troféus do que receberam das nossas indústrias de defesa nos últimos anos”, disse o ministro da Defesa da Ucrânia, Oleksii Reznikov.

O ministro acrescentou que os militares ucranianos tiveram que tomar algumas “decisões difíceis”, afastando-se de algumas áreas, para preservar suas tropas de combate. A Ucrânia também afundou a fragata Hetman Sahaydachny, seu principal navio de guerra e que estava sendo reparado, para que ela não caísse nas mãos do inimigo, segundo Reznikov.



— Foto: AP Photo/Efrem Lukatsky



Putin disse ontem que a ofensiva da Rússia estava se desenvolvendo conforme o planejado. Em reconhecimento à força da resistência ucraniana, os militares russos afirmaram na quarta-feira que 498 de seus soldados foram mortos na Ucrânia. Entre as vítimas está o major-general Andrey Sukhovetskiy, importante comandante do Exército. Autoridades ucranianas e ocidentais dizem que as baixas entre os russos são muito maiores.

A Ucrânia não revelou suas próprias baixas militares, mas acredita-se que elas também sejam altas. Até agora, autoridades do país só informaram que 2 mil civis foram mortos nos ataques russos.

A Human Rights Watch (HRW) afirmou hoje que a Rússia disparou bombas de fragmentação, também conhecidas como “cluster”, em pelo menos três áreas residenciais de Kharkiv, a segunda maior cidade da Ucrânia, na última segunda-feira. A acusação foi feita com base em entrevistas com testemunhas e na análise de vídeos e fotografias.

As bombas “cluster” liberam munições de menor tamanho, muitas das quais às vezes não explodem e podem se tornar um risco de longo prazo para os civis. O uso desse tipo de artefato bélico é proibido por uma convenção internacional da qual nem a Ucrânia nem a Rússia fazem parte.

Na Rússia, o Kremlin continua a apertar o controle sobre as informações relativas à guerra, que é descrita pelo governo como uma “operação especial”, focada principalmente em alvos militares, apesar das inúmeras evidências que mostram as tropas russas atacando áreas residenciais da Ucrânia.

A câmara baixa do Parlamento russo, a Duma, aprovou hoje uma lei que impõe até 15 anos de prisão a pessoas que divulgam “notícias falsas” sobre as ações dos soldados russos.

“Há uma chance de que, literalmente amanhã, a aplicação direta [da lei] force aqueles que mentiram e disseram declarações desacreditando nossas Forças Armadas a enfrentar uma punição muito dura”, disse o presidente da Duma, Vyacheslav Volodin.

A Rússia agiu rapidamente para controlar a oposição à invasão. Policiais prenderam milhares de manifestantes em todo o país e bloqueou veículos de imprensa que se recusavam a se referir à guerra usando o eufemismo de “operação militar especial”.

Vários veículos internacionais de imprensa, como a BBC e a Deutsche Welle, tiveram seus sites bloqueados hoje pela agência reguladora da mídia da Rússia. O site russo Meduza, que tem sede na Letônia, foi outro alvo da ação contra as “notícias falsas”.

Putin reiterou hoje ao presidente de Belarus, Alexander Lukashenko, que está apoiando a ofensiva contra a Ucrânia, que a invasão está avançando conforme o planejado e que todos os objetivos russos seriam alcançados, informou a agência russa de notícias Interfax, citando o Kremlin.

O porta-voz do Kremlin, Dmitry Peskov, reconheceu hoje que a economia russa está agora enfrentando um “ambiente agressivo” devido às sanções impostas por diversos países, mas pediu que os russos se unam. Ele também alertou o Ocidente a evitar elevar as tensões na crise atual

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2022

VOLUME NOS PORTOS DO PARANÁ É MAIOR QUE A MÉDIA

Segundo a APPA, capacidade estática total dos armazéns na retroárea, pertencentes a companhias privadas, é de 3 milhões de toneladas e está toda ocupada

Por Fernanda Pressinott — De São Paulo



Volume de fertilizantes importados em Paranaguá não afasta risco de escassez — Foto: Divulgação

Os portos paranaenses de Paranaguá e Antonina no momento estão abarrotados com os fertilizantes que abastecerão o mercado brasileiro nos próximos meses. Segundo a APPA, que administra os portos, a capacidade estática total dos armazéns na retroárea, pertencentes a companhias privadas, é de 3 milhões de toneladas e está toda ocupada.

Além desses volumes, ontem estavam atracados dois navios em Antonina e três em Paranaguá descarregando fertilizantes. Outros 12 estão programados para atracar e descarregar nos próximos 30 dias. Todos eles, juntos, somam carregamentos de mais 1 milhão de toneladas. Há, ainda, outras seis embarcações nos mares que não entraram na programação.

“Desde as ameaças de sanção a Belarus [no ano passado], a indústria tem comprado mais fertilizantes, e percebemos isso na movimentação e nessa armazenagem no porto, que não é comum”, diz Luiz Fernando Garcia da Silva, presidente da APPA. Os portos paranaenses são a porta de entrada de quase 40% da importação total de fertilizantes importados no país.

De acordo com o executivo, em geral os armazéns dos portos do Paraná ficam com os insumos por um período de transição, para que as indústrias aproveitem os fretes rodoviários reversos e levem os produtos para o interior, mas agora estão sendo usados como despensas efetivas.

Crescimento no bimestre

A importação de fertilizantes por Paranaguá cresceu 30% no primeiro bimestre deste ano em relação ao mesmo período de 2021. Foram 2,24 milhões de toneladas, sendo 884,3 mil toneladas em janeiro (alta de 18%) e 1,4 milhão em fevereiro (47,5% mais).

Ao todo, 138 embarcações trouxeram os insumos agrícolas aos dois principais portos paranaenses, sendo que sete vieram de portos russos (Murmansk, St.Petersburg, Tuapse e UstLuga); seis vieram do porto de Klaipeda, na Lituânia; cinco de portos chineses e um do porto ucraniano de Odessa.

Outros importantes portos de origem foram do Catar, Canadá e Estados Unidos com quatro atracações cada. Segundo informações da administração de Paranaguá e Antonina, no total os fertilizantes importados chegam de 20 portos do exterior. O Brasil é um dos principais importadores de adubos do mundo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 04/03/2022

NAVIO DA ESTÔNIA AFUNDA PERTO DE PORTO ATACADO

Tecnicamente, soberania do navio é panamenha, e não da Estônia
Por Agências Internacionais

Um navio de propriedade estoniana, mas com bandeira do Panamá afundou ontem perto da cidade portuária de Odessa, no sul da Ucrânia. Segundo as primeiras informações, a embarcação pode ter atingido uma mina.

O M/V Helt foi construído em 1985 e é de propriedade da Vista Shipping Agency AS, segundo meios de comunicação da Estônia citados pela AP. Dois membros da tripulação do navio foram resgatados, enquanto outros quatro estão desaparecidos.

A ministra das Relações Exteriores da Estônia, Eva-Maria Liimets, disse que o governo está avaliando o caso e que dará detalhes sobre o incidente o mais rápido possível.

Não se sabe se a mina era ucraniana ou russa. E o incidente foi considerado o mais importante envolvendo um terceiro país desde o início do conflito. A Estônia é membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), a aliança militar do ocidente. Mas, tecnicamente, a soberania do navio é panamenha.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2022

GUERRA DEVERÁ AGRAVAR CAOS LOGÍSTICO NO MUNDO

Impacto dependerá das sanções aplicadas à Rússia, mas, no curto prazo, já há previsão de novos congestionamentos em portos

Por Taís Hirata — De São Paulo



Impacto dependerá de sanções à Rússia, diz Luigi Ferrini, VP da Hapag-Lloyd — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A guerra entre Rússia e Ucrânia deverá agravar e prolongar a crise na cadeia logística global, que se arrasta desde o início da pandemia. Com isso, o cenário de congestionamento em portos, falta de contêineres, atrasos de navios e fretes pressionados deverá persistir em 2022.

Há alguns meses, a expectativa era que a situação melhorasse durante a baixa temporada deste ano (de janeiro a março). Havia uma projeção de que, durante este período de menor demanda, as filas fossem reduzidas e houvesse a liberação de 12% a 15% da capacidade global de contêineres, que atualmente está “presa” em congestionamentos portuários, afirma Leandro Barreto, sócio da consultoria Solve Shipping.

Essas perspectivas, porém, foram frustradas. As novas ondas da variante ômicron, em janeiro, já vinham gerando atrasos nas operações e, agora, com a guerra, a previsão volta a ser de caos na logística global neste ano.

“O mercado está com tolerância zero a qualquer tipo de imprevisto. Em 2021, o setor já teve problemas na baixa temporada, como o bloqueio do Canal de Suez e os ‘lockdowns’ na China. Neste ano, novamente tivemos ‘lockdowns’ e, agora, a guerra. Em suma, o mundo entra em 2022 sem perspectiva de resolver os congestionamentos antes da volta da temporada alta”, afirma Barreto.

Os principais grupos de navegação já suspenderam as reservas de carga para importações e exportações da Rússia - algumas empresas mantiveram operações parciais para transportar bens essenciais. Muitos portos também não estão recebendo as embarcações russas.

Porém, como se tratam de viagens longas, há uma série de navios em trânsito, que deixaram os locais de origem antes da declaração das sanções, e que provavelmente não conseguirão completar a viagem. A situação deverá gerar uma nova onda de filas nos portos e armazéns. Há expectativa de problemas principalmente no Norte da Europa, onde é feito o transbordo das



cargas russas. As viagens de contêineres entre Brasil e Rússia, por exemplo, passam pelos portos europeus.

Por ora, a extensão dos impactos da guerra na cadeia logística é pequeno, mas tudo vai depender das sanções impostas à Rússia pela Otan (Organização do Tratado do Atlântico Norte), avalia Luigi Ferrini, vice-presidente sênior da Hapag-Lloyd no Brasil.

“Se o conflito se resolver amanhã, a situação será tranquila. Já se houver sanções como as impostas ao Irã os problemas se agravam, porque vai mudar a configuração do mercado de commodities no mundo, de produtos como o trigo. Vai depender também dos países que vão aderir [aos boicotes]”, afirma o executivo. “É um novo problema mundial que surge, justamente quando achávamos, de novo, que a situação ia melhorar”, diz.

Para o comércio brasileiro, a expectativa é que os efeitos negativos da guerra se darão no médio prazo, avalia Marcella Cunha, diretora-executiva da Abol (Associação Brasileira de Operadores Logísticos). No caso da importação de fertilizantes - principal produto comprado da Rússia -, as empresas de logística já veem uma leve redução dos pedidos, mas a percepção é que não haverá impacto de imediato ao agronegócio. “Gera uma insegurança, caso a guerra perdure. Mas esse peso deverá vir mais nas safras de verão, em outubro”, diz ela.

Os operadores logísticos também já perceberam uma queda nos pedidos de itens exportados à Rússia e à Ucrânia, como carnes e amendoim, mas a previsão também é de efeitos mais significativos no médio e longo prazo, a depender da extensão das sanções.

Para o Centronave, entidade que reúne as grandes companhias de navegação, a preocupação mais evidente neste momento é o “rápido aumento dos custos de combustíveis”, diz Claudio Loureiro de Souza, diretor-executivo da associação, em nota.

Trata-se de um efeito que impacta todo o setor logístico, desde navios de longo curso até caminhões que abastecem a demanda interna. Os operadores já vêm sofrendo com a disparada do preço de combustíveis desde o ano passado, e a tendência é que o problema persista em 2022.

Já quanto ao preço dos fretes marítimos, já bastante pressionados, não há expectativa de que a guerra provoque um grande aumento, afirma Ferrini, da Hapag-Lloyd. Barreto, da Solve Shipping, também compartilha da visão de que o pico ficou para trás, mas ele avalia que os valores seguirão altos neste ano.

No auge da crise, a rota Ásia-Brasil chegou ao patamar recorde de US\$ 10 mil por TEU (contêiner de 20 pés) no mercado de curto prazo. Em fevereiro, o valor ficou entre US\$ 7 mil e US\$ 8 mil por TEU, nível ainda alto, mas já com uma redução, puxada pela desaceleração do mercado interno brasileiro e pela criação um novo serviço entre China e o Brasil, diz Barreto. O serviço passa por terminais como o TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá), Santos, entre outros.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2022

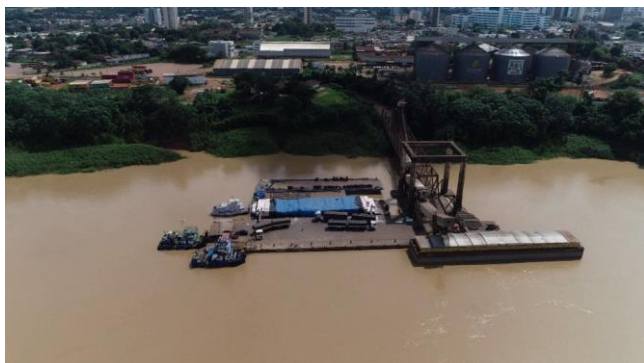


G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO SOFRE SANÇÃO E PODE TER ALFANDEGAMENTO SUSPENSO PELA RECEITA FEDERAL

Se não regularizar a situação em 30 dias, o local terá a suspensão das atividades de importação e exportação. O prazo começa a contar a partir de sexta-feira (4).

Por Carolina Brazil, Fábio Diniz e Cleisson Soares, Rede Amazônica e CBN



Porto Organizado de Porto Velho — Foto: Rede Amazônica/Reprodução

A Delegacia da Receita Federal do Brasil emitiu uma sanção administrativa contra o Porto Organizado de Porto Velho devido à "reincidência no descumprimento de requisitos de alfandegamento". A decisão foi publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira (3). O Porto está localizado no bairro Balsa, na capital.

Se no prazo de 30 dias o Porto não regularizar a situação da alfândega, o local terá a suspensão das atividades de:

- Movimentação, armazenagem e despacho de mercadorias,
- Atracação e desatracação de embarcações do exterior ou a ele destinadas e, ainda,
- O recebimento de cargas contendo mercadorias importadas ou destinadas à exportação.

Segundo Murilo Cerqueira Xavier, delegado da Receita Federal em Porto Velho, entre as adequações que o Porto precisa fazer estão: instalação de câmeras de monitoramento, controle de segurança de entrada e saída de pessoas do local e ainda questões de ordem fiscal.

Como isso impacta Rondônia?

Segundo a Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), manter o alfandegamento em Porto Velho é necessário para ajudar as exportações rondonienses e melhorar a competitividade das indústrias do estado.

"Essa notícia preocupa demais visto que todo processo aduaneiro, seja de importação ou exportação da produção de Rondônia destinada ao mercado exterior ficou comprometida, pois depender de outro porto complica e gera custos. Pedimos que o Porto e a Receita Federal busquem o melhor caminho, o mais rápido possível, para solucionar essas questões, sejam elas tributárias ou de infraestrutura, mas mantenham o alfandegamento em Porto Velho", informou Gilberto Baptista, superintendente da Fiero.

O que diz a direção do Porto?

Em nota, a diretoria da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), informou que desde 2019, a administração vem trabalhando para cumprir todas as solicitações e exigências feitas pelos órgãos fiscalizadores, dentre eles a Receita Federal.

Consta na nota que, no intuito de executar as adequações necessárias à infraestrutura portuária, há uma obra, em fase de conclusão, do novo recinto alfandegado do Porto.

"Também é necessário destacar que todas as pendências apontadas estão sendo trabalhadas junto ao governo do Estado para que sejam regularizadas. No escopo de atender aos requisitos indispensáveis ao pleno funcionamento portuário, há um trabalho integrado para manutenção das operações. A diretoria do Porto Organizado de Porto Velho reitera que todas as atividades de movimentação de cargas continuam ocorrendo normalmente", consta na nota.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 04/03/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

PLANO NACIONAL DE FERTILIZANTES SERÁ LANÇADO ESTE MÊS, DIZ MINISTRA

Objetivo é estimular produção nacional do insumo, que é 80% importado

Por Pedro Rafael Vilela – Repórter da Agência Brasil – Brasília



Em meio à guerra entre Rússia e Ucrânia, que ameaça a oferta de grande parte dos fertilizantes importados pelo Brasil, o governo federal vai lançar este mês um plano nacional para ampliar a produção do insumo no país. A informação é da ministra da Agricultura, Tereza Cristina.

Os fertilizantes, especialmente nitrogênio, fósforo e potássio, são largamente utilizados pelo setor agrícola brasileiro, mas 80% deles são importados, e a Rússia e a Bielorrússia são dois dos principais fornecedores do produto ao Brasil. No momento, no entanto, em decorrência das sanções econômicas aplicadas contra russos e bielorrussos, por causa da invasão à Ucrânia, o Brasil não tem conseguido trazer os fertilizantes destes países.

"O Brasil, no passado, não fez um programa nacional para a produção própria de fertilizantes. Fizemos uma opção errada, lá atrás, de ficarmos importando nitrogênio, fósforo e potássio", afirmou a ministra durante a live semanal do presidente Jair Bolsonaro nas redes sociais. No caso do fósforo, considerado um dos fertilizantes mais importantes, a dependência externa chega a 93%.

Segundo a ministra, uma cerimônia de entrega do plano será realizada no final de março, no Palácio do Planalto. Apesar de coincidir com uma crise de abastecimento do produto, o plano vinha sendo pensado há mais tempo.

"Esse plano está pronto, não foi por causa desta crise. Isso nós pensamos lá atrás, no seu governo, de que o Brasil, uma potência agro, não poderia ficar nessa dependência, do resto do mundo, de mais de 80% nos três produtos, de vários países", disse a ministra durante a live com Bolsonaro.

Um grupo de trabalho chegou a ser formado há quase um ano e envolveu representantes de nove ministérios.

Segundo Teresa Cristina, o plano trará um diagnóstico sobre a oferta de fertilizantes no Brasil e poderá ter como resultado, por exemplo, propostas legislativas para facilitar a produção de fertilizantes no país, como regras de licenciamento ambiental para exploração de jazidas e até permissão para extração dos minerais em terras indígenas.

Ontem (2), durante coletiva de imprensa, a ministra da Agricultura afirmou que o estoque de fertilizantes para o agronegócio no Brasil está garantido até outubro. Ela garantiu que não há problemas com a safra neste momento, porém, a safra de verão, no final de setembro e outubro, ainda gera preocupação.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 04/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - NOVA NORMA DA ANVISA ALTERA AS MEDIDAS DE SEGURANÇA PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE

Por Flavia Melo e Vinicius Ramos OPINIÃO 04 Março 2022



Em 04 de maio de 2020, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA publicou um documento chamado “Procedimentos para Embarque e Desembarque de Tripulantes de Plataformas”, definindo uma série de medidas para enfrentamento da pandemia de COVID-19, tais como obrigatoriedade de triagem prévia ao embarque, isolamento e/ou quarentena ao sinal de sintomas ou contato com pessoa contaminada, uso de máscaras, testagem, higienização de ambientes, dentre outras. Desde então, a ANVISA vem monitorando o desenvolvimento da pandemia no

Brasil e no mundo e, conseqüentemente, atualizando suas recomendações relacionadas ao trabalho embarcado por meio de notas técnicas.

Em 09 de dezembro de 2021, já sob o impacto do alastramento da variante Ômicron, a ANVISA publicou a Resolução de Diretoria Colegiada - RDC 584/2021, prevendo como requisito para o embarque em embarcações e plataformas a comprovação de vacinação completa, além da realização de testes laboratoriais (RT-PCR ou RT-LAMP) nas 72 horas que antecedem o embarque dos trabalhadores, ou teste rápido (antígeno IgG e IgM), feito com 24 horas de antecedência. A norma reforçou ainda a necessidade de se manter medidas já rotineiras como triagem para identificação de sintomas, higienização de mãos, distanciamento entre pessoas e uso de máscaras.

Como consequência do impacto da Ômicron e sua elevada transmissibilidade, que gerou expressivo aumento de número de casos no Brasil, a ANVISA publicou em 11 de fevereiro de 2022 a RDC 605/2022, estreitando algumas de suas recomendações anteriores.

Uma das principais mudanças trazidas pela nova norma está relacionada ao aumento do rigor nas políticas de pré-embarque, com diminuição dos prazos a serem observados entre a testagem e o embarque dos trabalhadores: 48 horas para os testes laboratoriais, e 12 horas para os testes rápidos. A medida tem por objetivo evitar o embarque de trabalhadores positivos que eventualmente estejam assintomáticos, diminuindo o risco de contaminação a bordo.

A RDC 605/2022 prevê dispensa de testagem para trabalhadores de apoio portuário, mediante o uso de máscaras do tipo N95 ou PFF2 quando precisarem embarcar, e para tripulações embarcadas em território nacional, exclusivamente em navegação de cabotagem, desde que comprovada a vacinação completa.

Em linha com as políticas de saúde pública adotadas pelos países europeus e pelos EUA, a norma também isenta de testagem os trabalhadores que nos últimos 90 dias tiverem sido acometidos pela doença — após o devido isolamento, e desde que completamente vacinados, com remissão total de sintomas e mediante apresentação de atestado médico declarando-os aptos ao trabalho.

Como medida de contenção de casos de contaminação a bordo, a RDC 605/2022 prevê o isolamento de paciente sintomático, ainda que a testagem ofereça resultado negativo/não

reagente, até que se proceda com a avaliação médica de seu estado de saúde. Tripulantes que não estiverem completamente vacinados e tiverem contato com casos confirmados ou suspeitos deverão ser mantidos em quarentena por 14 dias. Já para os contactantes completamente vacinados, a norma recomenda o automonitoramento pelo mesmo período.

A norma passa a permitir o desembarque de todos os casos confirmados, suspeitos e de contatos próximos independentes da condição vacinal para continuidade dos tratamentos médicos e medidas de segurança em terra, condicionado à autorização prévia da unidade local da ANVISA. Desembarques de urgência, sem prévia autorização pela ANVISA, são permitidos, desde que informados à unidade local da ANVISA em até 4 horas, e observados os protocolos de segurança e o plano de contingência do porto local.

Segundo o relator, o diretor Alex Campos, a nova norma é mais condizente com a realidade, refletindo o amplo debate da ANVISA com o setor regulado, o Ministério Público do Trabalho, a Fiocruz, a Sociedade Brasileira de Infectologia, a Sociedade Brasileira de Imunologia e o Ministério da Saúde.

A RDC 605/2022 possui vigência imediata e terá validade enquanto perdurar a situação de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional declarada pelo Ministério da Saúde em virtude da pandemia de COVID-19.

Confira o texto completo da RDC 605/2022

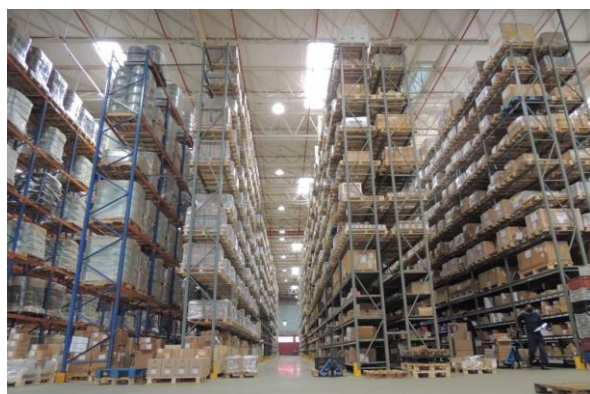
Flavia Melo e Vinícius Ramos - Garbois + Melo Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2022

ARTIGO - O IMPACTO DA TECNOLOGIA INTEGRADA PARA O MERCADO DE LOGÍSTICA

Por Manuel Landeiro OPINIÃO 04 Março 2022



Não é segredo que a área de logística é uma das mais desafiadoras de gerir no campo dos negócios. Isto porque, envolve uma ampla cadeia, a qual precisa atuar em sinergia para que todas as etapas de seus processos operem com segurança e eficiência. No entanto, nas últimas décadas, este complexo mercado ganhou novas proporções e, mais do que nunca, demandou novos investimentos em tecnologias disruptivas para crescer e garantir a satisfação de um perfil de consumidor ainda mais exigente.

Dados da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) estimam que o total de investimentos em transportes e logística somarão R\$ 124,3 bilhões entre 2022 e 2026. Embora este ainda não seja o valor ideal para driblar todos os desafios presentes na cadeia logística brasileira, já é possível notar que esta indústria vem se movimentando para suprir as necessidades dos clientes.

Analisando o contexto do mercado logístico no Brasil, que sempre foi muito manual, com atividades atribuídas às pessoas como mapeamento de rotas e definição da sequência de carregamentos, é possível perceber que, há pouco tempo, ainda havia pouco planejamento e um controle bastante limitado. Por esta razão, os serviços não entregavam uma alta assertividade, possuíam baixos resultados e os processos eram pouco confiáveis e não escaláveis.



Olhando para a atual realidade, nitidamente a tecnologia trouxe mudanças expressivas para o desempenho do setor, principalmente com a ascensão do e-commerce durante a pandemia de Covid-19, que transformou os hábitos de consumo e impulsionou a compra por meio de canais digitais. Além disso, o chamado “efeito Amazon” também impactou esse cenário, contribuindo com a aceleração digital deste mercado.

A importância da tecnologia integrada para empresas logísticas e para o consumidor

Em conformidade com a evolução tecnológica e com o atual cenário dos brasileiros, hoje os consumidores assumem múltiplas funções e o tempo passa a ser cada vez mais precioso. Nesse sentido, exige-se cada vez mais praticidade, confiança, segurança e assertividade em suas experiências de compra. É neste contexto que a tecnologia integrada para transportadores e operadores logísticos passa a ganhar ainda mais evidência e relevância, sendo, muitas vezes, uma questão de sobrevivência.

A tecnologia, quando aplicada à área logística, é capaz de processar e correlacionar grandes volumes de dados em tempo real, além de proporcionar para as empresas a definição das melhores rotas, rastreamento de transporte e produtos em tempo real e, ainda, um gerenciamento otimizado e sincronizado com os diversos locais de estoques. Desta forma, os sistemas logísticos resultam em uma série de benefícios para o mercado como um todo, incluindo a redução de custos, otimização de processos operacionais e gerenciais, e a geração de informações confiáveis para toda a cadeia.

Do estoque ao destino final: a contribuição da tecnologia integrada na logística

Segundo levantamento da Neotrust, empresa responsável pelo monitoramento do e-commerce brasileiro, em 2021, as vendas online bateram recorde em faturamento, somando mais de R\$ 161 bilhões, o que representa um aumento de 26,9% com relação ao ano anterior. O mesmo mapeamento aponta um crescimento de 16,9% no número de pedidos via plataformas de vendas digitais, que resultaram no total de 353 milhões de entregas. Nesse sentido, é possível observar o quão complexa a logística se tornou, exigindo mais escalabilidade e, por meio dos recursos tecnológicos, a redução de custos, flexibilidade e acuracidade de dados.

Tal realidade se reflete em diferentes situações, como o caso do controle de vários locais de estoque, via um único sistema integrado, que disponibiliza informações precisas em tempo real para todos os pontos de venda, físicos ou virtuais. Esta integração de informação possibilita que a empresa possa vender qualquer um de seus produtos, que estão em locais distintos, atendendo ao cliente em qualquer oportunidade. Em pontos de venda físicos, por exemplo, a tendência é que as lojas reduzam seus tamanhos e estoques e foquem em exposição mercadológica e na criação de novas experiências para os clientes.

Existem marcas, inclusive, que trabalham apenas com a experimentação de produtos e efetuam vendas somente via canais digitais. Essa prática garante maior volume de vendas, tendo em vista a redução dos riscos da falta de determinados produtos, e contribui com uma melhor experiência para o cliente, que pode decidir quando, onde e como deseja receber a sua compra. É neste momento que a experiência do omnichannel positiva ganha força e a tecnologia integrada assume funções mandatórias.

Tecnologias integradas para a área logística disponíveis no mercado

Quando consumidores ou varejistas adquirem seus produtos, estes passam por diferentes etapas, que incluem a separação, emissão de notas fiscais, coleta, emissão dos documentos fiscais de transporte, embarque, deslocamento até o destino final, saída para entrega e geração do comprovante de recebimento (digital ou físico), as quais demandam acompanhamentos, seja por parte das empresas e/ou dos consumidores finais. Este processo envolve desde a atualização do número de produtos em um estoque até o tracking das cargas, desde o embarque até a entrega

final em seus respectivos endereços. Por isso, a integração das informações em meio a todos esses processos envolvendo a cadeia logística torna-se fundamental para uma experiência satisfatória, impactando diretamente vendedores, transportadoras, motoristas, entre outros players.

O mercado logístico evoluiu muito no que diz respeito a adesão de tecnologia. Atualmente, é possível encontrar sistemas como o WMS (Warehouse Management System), dedicado ao gerenciamento de armazéns, fundamental dentro da cadeia de suprimentos e que permite maximizar o uso desses espaços. Há também soluções especializadas para toda cadeia de transporte -- TMS (Transportation Management System), que possibilita o acompanhamento da movimentação de cargas entre indústria e varejo, distribuidor e varejo, até a linha final de distribuição, que liga as lojas ao consumidor final.

Também é importante ressaltar o papel dos recursos tecnológicos nas questões de segurança enfrentadas no Brasil. As soluções integradas são capazes de rastrear os produtos em todas as suas etapas, incluindo o transporte e o motorista, seja por meio de rastreadores ou iscas. Tais sistemas permitem ainda mapear a complexidade das áreas e o nível de segurança das entregas, fornecendo as melhores rotas e possibilitando a escolha dos melhores meios de transporte, sejam eles veículos blindados ou carros fortes, por exemplo.

Com isto em mente, um dos principais desafios do mercado de tecnologia para logística, é obter maleabilidade para o desenvolvimento de sistemas personalizáveis de acordo com os diferentes tipos de necessidades, independentemente do porte da empresa. Nesse sentido, é de suma importância contar com o apoio de empresas especializadas no desenvolvimento desse tipo de tecnologia, que poderão contribuir com um planejamento e implementação de soluções assertivas e de acordo com as novas demandas do mercado.

Manuel Landeiro é diretor da Unidade de Negócios para Logística do Grupo Benner

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2022

7SHIPPING RELATA CANCELAMENTO DE TROCA DE TRIPULANTES UCRANIANOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 04 Março 2022



Foto ilustrativa / Arquivo

A 7Shipping, empresa especializada em gerenciamento e logística de troca de tripulantes no Brasil, teve a 1ª Troca de Tripulantes oficialmente cancelada por conta dos conflitos entre a Rússia e a Ucrânia.

Os marítimos ucranianos estão impedidos de embarcar ou desembarcar em seu país de origem, que estão com os acessos de entrada e saída restritos.

“A bordo e fora de bordo (aos que ficarão impedidos de embarcar), tal conflito causará tristeza, ansiedade, problemas financeiros e psicológicos para os marítimos, preocupados com sua família e amigos. Daremos todo e qualquer tipo de suporte, sobretudo do ponto de vista humano, visto que não possuímos forças para impedir o que há de vir com este conflito horroroso”, reforça Leonardo Brunelli, CEO da 7Shipping.

Sobre o destino dos marítimos ucranianos e russos, Brunelli comenta suas expectativas. “Acreditamos que os armadores deverão manter os tripulantes russos e ucranianos a bordo por

mais tempo, assim como ocorreu no auge da pandemia, principalmente, pelo fato de os aeroportos da Ucrânia permanecem fechados.

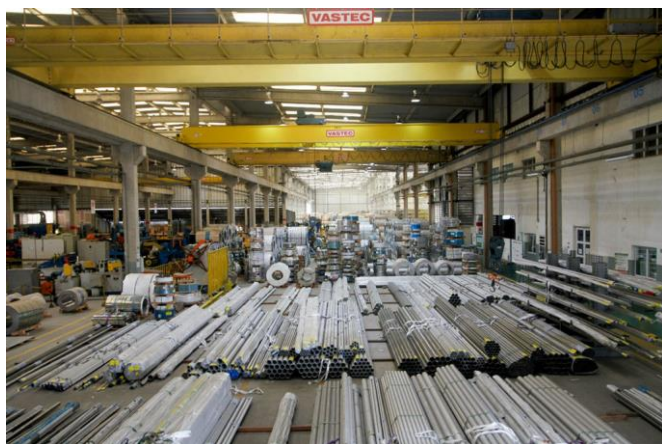
Os marítimos que estão “no ar” neste momento, após terem sido desembarcados em algum porto do mundo, deverão parar em Varsóvia, na Polônia, e aguardarem até que a situação se esclareça e possam ser repatriados para as suas casas. A Polônia é uma das principais bases do governo ucraniano para refugiados deste conflito”, esclarece.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2022

GRUPO AÇOTUBO INVESTE R\$ 20 MILHÕES EM PROJETO DE EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

GRUPO AÇOTUBO INVESTE R\$ 20 milhões em projeto de eficiência logística
Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 04 Março 2022



O Grupo Açotubo anuncia o investimento de R\$ 20 milhões no projeto “Gestão da Competividade” para dar continuidade ao seu processo de modernização.

De acordo com José Nardi, gerente de operações e logística do Grupo, o investimento tem como objetivo a revisão do processo de armazenagem e produção, contando com a visão e experiência de uma consultoria especializada nas melhores e mais modernas práticas disponíveis no mercado, sempre com foco no cliente. “O

projeto será baseado em três pilares: qualidade, produtividade e Supply Chain. É fundamental investir em melhoria contínua, pois como distribuidores, a área de logística é o coração da empresa. A consultoria nos apoiará alinhando o planejamento estratégico com KPI's diários para operação”, afirma.

“Hoje temos uma operação bastante robusta, com entrega em 24h para clientes nas key cities. Esse projeto nos desafia a revisar o modelo construído em 48 anos de história, que nos fez líder do segmento e reconhecido por oferecer soluções customizadas a cada cliente, vamos fazer ainda melhor, com mais rapidez e com menor custo”, complementa Nardi.

A partir do diagnóstico que identificará os pontos fortes e de melhoria da produção, desde a ocupação das máquinas, layout da operação, tempo de atendimento ao cliente e processamento de pedidos, a consultoria entregará um relatório de viabilidade do cenário atual. As soluções partirão dos comitês multifuncionais formados por colaboradores de diversas áreas da empresa, de auxiliar de produção à gerente sênior, que atuarão em conjunto, contribuindo com ideias para a evolução dos processos que impactam a operação.

“Com essas informações em mãos realizaremos treinamentos com as lideranças e membros dos comitês que fazem parte do projeto. O objetivo é garantir que as equipes trabalhem de modo coordenado, compreendendo qual deve ser sua contribuição e responsabilidade, para alinhar a estratégia organizacional com a forma mais eficiente de atender nossos clientes”, explica.

O projeto tem prazo inicial de dois anos para execução e está sendo acompanhado de perto pelo conselho do Grupo, dada a importância que a área representa para as operações da empresa, que preza pela excelência no atendimento aos clientes.

“A Açotubo dobrou de faturamento nos últimos dois anos. Isso desafiou nossas estruturas de movimentação de materiais e a dinâmica de pessoas dentro da empresa. Por isso, é fundamental, aumentar a rapidez nas operações, proporcionar maior segurança no atendimento, melhorar a

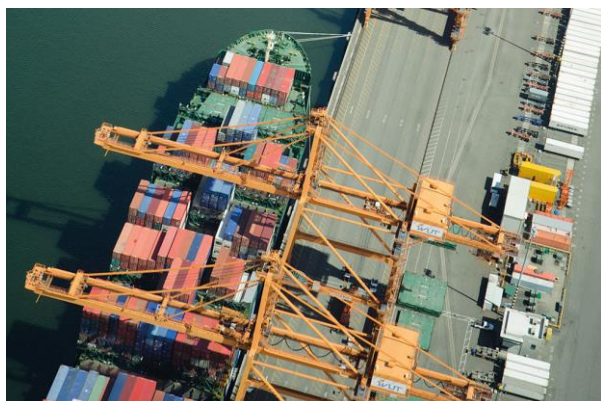
comunicação, padronizar processos e, acima de tudo, corresponder às expectativas dos clientes”, conclui Nardi.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2022

ABAC FARÁ CONTRIBUIÇÃO SOBRE DEFINIÇÃO DE EMBARCAÇÕES EFETIVAMENTE OPERANTES

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 03 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Em audiência pública, associação apontou necessidades de aprimoramento em proposta de critérios em normativo para adesão ao BR do Mar. Sugestões serão recebidas pela Antaq até 14 de março.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) considera que a proposta de definição dos critérios sobre as embarcações efetivamente operantes para adesão ao BR do Mar ainda carece de aprimoramento. Numa

primeira análise, a associação entende que a Lei 14.301/2022, que cria o programa de incentivo à cabotagem, vai exigir alterações nas resoluções normativas 05/2016 (outorgas) e 01/2015 (afretamento) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A associação considera que, ao acrescentar os parágrafos 6º e 7º ao artigo 17º da RN-05/16, não foi alcançada a clareza desejada para regulamentação.

O parágrafo 6º impõe obrigações para habilitar a empresa brasileira de navegação (EBN) no BR do Mar ao exigir manutenção de operação comercial de embarcação de sua propriedade ou afretadas a casco nu com suspensão de bandeira. Entretanto, a Abac observa que o parágrafo 7º remete critérios de embarcação efetivamente operante ao atendimento de resolução da Antaq que disciplina critérios regulatórios de operação comercial.

Para a associação, é preciso definir melhor o que é a embarcação operante. “Em que pese a intenção legislador ao criar a lei no correto aprimoramento dos critérios de validação da embarcação para efetivamente operante, o condicionamento sendo proposto parece regulá-lo para critérios da então RN-05 — o que pode ser retrocesso, uma vez que normativa traz novamente correlação de ‘efetivamente operante’ com capacidade operacional”, analisou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, durante a audiência pública sobre os critérios para enquadramento de embarcações como efetivamente operantes e também pertencente a um mesmo grupo econômico, na esfera da Lei 14.301/2022. A associação foi a única entidade setorial a se manifestar na audiência, que receberá contribuições até 14 de março.

Na sessão, a Abac também defendeu a importância de delinear na proposta de norma quais documentos comprobatórios exigidos a fim de criar critérios claros e promover a análise técnica mais objetiva do que é grupo econômico. A leitura é que as contribuições da Abac serão pontuais porque a proposta sobre grupo econômico buscou a melhor definição, mediante proposta de alteração na RN-62/2021 (direitos e deveres de usuários, agentes intermediários e empresas de navegação), e que a inserção do artigo 5A trouxe diretrizes para análise e caracterização do grupo econômico.

Resano frisou que as contribuições para aprimoramento do texto visam evitar erros e que discussões longamente enfrentadas sejam revisitadas em razão dos novos direitos advindos da Lei 14.301. Ele citou a necessidade de definição do efeito multiplicador de embarcações efetivamente operantes, visto que o dispositivo do artigo 5º da lei dispõe sobre a ampliação da



frota de porte bruto de embarcações próprias efetivamente operantes. O risco, segundo Resano, é de que uma empresa possa ter mais embarcações e não estar operante.

Ele deu como exemplo que uma empresa com 10 embarcações e com somente uma delas em operação poderia eventualmente se beneficiar das regras e multiplicar por cinco essas 10 embarcações, ampliando suas possibilidades de afretamento. Resano ressaltou que, apesar de isso não ter sido sinalizado pelo legislador, é preciso ficar o mais claro possível no texto. “Às vezes uma brecha deixada na resolução abre oportunidade para operações fora do planejado num contexto de uma política de transporte de incentivo à cabotagem. Queremos amarrar um pouco mais, mas sem engessar”, ponderou.

O artigo 7º da lei 14.301 prevê que um ato do poder concedente poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvorem sob a bandeira brasileira. Resano disse que a Abac está formulando proposta sobre a definição de embarcação efetivamente operante, mas antecipou que as alterações feitas no artigo 17º da RN-05/Antaq não pareceram suficientes. “Vamos desenvolver proposta até 14/03 para ter um texto que efetivamente possa atender a este conceito, que é difícil”, comentou.

O superintendente de regulação da Antaq, Bruno Pinheiro, explicou que a ideia da área técnica em relação à expressão ‘efetivamente operante’, nos parágrafos 6º e 7º, foi no sentido de prestação da operação comercial pela embarcação. O entendimento é que não existe empresa operacional, e sim embarcação operacional, objeto do artigo 17º, que estabelece que a empresa deverá manter uma embarcação operacional nesses termos.

Pinheiro, que presidiu a audiência, disse que a área técnica da agência sugeriu à diretoria colocar esses parágrafos no artigo 17º, que trata de operação comercial e manter aprestada a embarcação, o que BR do Mar chamou de ‘efetivamente operante’. A intenção, segundo o superintendente, foi deixar o tema claro na área técnica, pois alguns agentes do mercado apontaram que ‘efetivamente operante’ não é só operar, pois precisa prestar serviço. “Acredito que os conceitos são iguais, apesar da nomenclatura diferente”, avaliou.

O gerente de regulação da navegação marítima, Sérgio Oliveira, acrescentou que houve intenção de fazer vinculação de manter a embarcação aprestada e efetivamente em operação comercial. Ele mencionou que o parágrafo 6º estabelece 90 dias contínuos como o prazo que a agência entende que daria conceito de embarcação efetivamente operante. As condições, segundo Oliveira, são: ter a embarcação prestando serviço, emitindo documento de comprovação dessa operação comercial, conforme estabelecido na resolução 1811/2010 da Antaq, que obriga as empresas brasileiras de navegação a comprovarem a operação comercial, conforme a atividade outorgada.

Oliveira salientou que o parágrafo 7º reforça a condição de embarcação adequada à navegação pretendida, conforme a resolução 1811, e tem menção na resolução 05/2016. “Buscamos fazer amarração no texto. Tem que ter conjunto empurrador ou rebocador, balsa ou barcaça e tem que ser considerado como condição para comprovação da embarcação estar efetivamente operante. Tem que ter, pelo menos, um conjunto atrelado a sua frota — caso ela não seja autopropulsada”, detalhou.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, lembrou que a agência, posteriormente, terá que se debruçar sobre normativos para revisão da regulação existente, alterando a redação para uniformizar conceitos e atualizar a regulação existente à nova realidade do BR do Mar. Serão visitados itens relacionados a afretamentos, outorgas, controle e acompanhamento da Antaq em relação às frotas de cabotagem. Segundo Nery, isso ensejará revisão mais profunda oportunamente porque dependerá de modificações de regulamentações do BR do Mar, primeiramente feitas pelo Ministério da Infraestrutura. “Depois dessa portaria do Minfra que vai detalhar e regulamentar determinados pontos do BR do Mar, a Antaq terá condições de fazer essa



INFORMS

INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 029/2022
Página 63 de 63
Data: 04/03/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

segunda revisão dos normativos para adequá-los à BR do Mar”, disse Nery. A consulta pública 04/2022 aberta dia 21 de fevereiro vai até o dia 14 de março.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006