

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOS SHIPPING

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

Edição 061/2022  
Data: 17/05/2022



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PORTO DE SANTOS MANTÉM VOLUME DE EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS EM 2022 .....	4
PORTO DE SANTOS TEM O MAIOR LUCRO LÍQUIDO DA HISTÓRIA NO PRIMEIRO TRIMESTRE .....	5
COM PÁTIOS E BERÇOS CHEIOS, TERMINAIS PORTUÁRIOS PERDEM PRODUTIVIDADE NAS IMPORTAÇÕES .....	6
ATRASO E MUDANÇAS NAS ROTAS DE NAVIOS NO BRASIL É REFLEXO DE CENÁRIO INTERNACIONAL .....	7
RICARDO PUPO LARGUESA*: O PORTO E A CRISE DE MÃO DE OBRA DA TI.....	8
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>9</b>
ANTAQ DISPONIBILIZA RELATÓRIO DE ENQUETES DO CONSELHO DE USUÁRIOS DE SERVIÇOS PÚBLICOS .....	9
AVISO DE PAUTA - ANTAQ ORGANIZA OPERAÇÃO CONJUNTA PARA FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO (SP)...	9
ANTAQ PRORROGA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE LICITAÇÃO DO STS53 NO PORTO DE SANTOS (SP).....	10
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>10</b>
NOVA ERA DA MOBILIDADE COLOCA USUÁRIO NO PLANEJAMENTO URBANO .....	10
DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS CONTROVERTE O PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO.....	12
<b>GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF</b> .....	<b>13</b>
PUBLICADA RESOLUÇÃO SOBRE QUALIFICAÇÃO DOS PROJETOS RELACIONADOS AO LEILÃO DE ENERGIA NOVA “A-4” NO PPI .....	13
COMEÇAM AS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA NOVA FERROESTE .....	14
PAULO GUEDES PARTICIPA DO FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL.....	15
ENTREGA DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022 JÁ ULTRAPASSA 22 MILHÕES.....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT – 17/05/2022</b> .....	<b>16</b>
EDITORIAL - O CAMINHO PARA A DESASZAÇÃO.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS .....	16
LIVRE PRÁTICA 1 .....	16
PRÁTICA 2 .....	17
LIVRE PRÁTICA 3 .....	17
PORTUGAL.....	17
NACIONAL - SENADO VOTA HOJE MP DO VOO SIMPLES .....	17
NACIONAL - PROIBIÇÃO DA EXPORTAÇÃO DE TRIGO NA ÍNDIA AFETARÁ O BRASIL, DIZ ABIGRO .....	18
NACIONAL - ESTATAL DO MARROCOS QUER PRODUZIR FERTILIZANTE FOSFATADO NO BRASIL .....	19
REGIÃO SUL – PORTO DE IMBITUBA: MOVIMENTO CRESCE 45,9% EM ABRIL .....	20
REGIÃO SUL – PLANOS DE DESENVOLVIMENTO .....	21
REGIÃO SUL - GOVERNO ENVIARÁ PROJETOS DE DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS NAS PRÓXIMAS SEMANAS .....	21
REGIÃO SUL - INVESTMENOS NA REGIÃO SUL .....	22
REGIÃO SUL - JULIANO ANUNCIA MERCOSUL EXPORT EM 2023 .....	23
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE INICIA ESTUDOS PARA IMPLANTAR RAMAL FERROVIÁRIO.....	24
REGIÃO NORDESTE - COPI INVESTE EM NOVO GUINDASTE PARA ÍTAQUI.....	26
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT – 16/05/2022</b> .....	<b>26</b>
EDITORIAL - HORA DE DEBATER .....	26
NACIONAL - HUB – CURTAS .....	27
DOCAS DO RIO.....	27
PORTONAVE .....	27
EXPECTATIVA.....	27
BANDEIRA PORTUGUESA.....	27
NACIONAL - ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE COBRANÇA DE THC .....	28
NACIONAL - IMPORTADORES VÃO PAGAR MENOS E NÃO DEVEM AUMENTAR COTA DE COMPRAS .....	29
REGIÃO SUL - SUL EXPORT DISCUTE CONCESSÃO PARA ACESSOS E GANHOS DE EFICIÊNCIA .....	31
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE ÍTAGUAÍ DEVE LICITAR TRÊS ÁREAS NESTE ANO .....	33
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE RECIFE E UFPE QUEREM APERFEIÇOAR ATRACAÇÃO.....	35
REGIÃO NORDESTE – MARINHA FAZ ATENDIMENTO MÉDICO E ODONTOLÓGICO GRATUITO EM FERNANDO DE NORONHA .....	35
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>36</b>
EGÍPCIOS SE REVOLTAM COM PLANO DO GOVERNO DE VENDER PORTOS .....	36



ONU NEGOCIA REABERTURA DE PORTOS UCRANIANOS PARA EVITAR FALTA DE ALIMENTOS.....	37
PORTO DE ANGRA DOS REIS COMEMORA 90 ANOS COM PROJETOS DE EXPANSÃO .....	37
SUAPE ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA VIABILIZAR RAMAL FERROVIÁRIO DO PORTO COM A FERROVIA DO SERTÃO .....	38
ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO STS 53 ATÉ 31 DE MAIO .....	39
PORTO DE IMBITUBA REALIZA MELHOR ABRIL DE SUA HISTÓRIA E TEM ALTA DE 45,9% NA MOVIMENTAÇÃO .....	39
PORTUGAL: PORTO DE VIANA DO CASTELO É O ÚNICO DO PAÍS SEM ACESSO FERROVIÁRIO .....	40
PORTO ROMENO CORRE CONTRA O TEMPO PARA LEVAR GRÃOS UCRANIANOS AOS MERCADOS GLOBAIS.....	41
O PLANO DA EUROPA PARA DEIXAR DE DEPENDER DO PETRÓLEO E GÁS RUSSOS.....	42
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>43</b>
ENTIDADES DENUNCIAM À SEC, ÓRGÃO REGULADOR AMERICANO, RISCOS DE R\$ 18 BILHÕES NA ELETROBRAS .....	43
HIDRELÉTRICA DE SANTO ANTÔNIO PRECISA DE APORTE E PODE SE TORNAR CONTROLADA DA ELETROBRAS .....	44
BOLSONARO CRITICA PETROBRAS E DIZ QUE 'É OBRIGADO A MEXER AS PEÇAS DO TABULEIRO' DA ESTATAL .....	46
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>48</b>
BOLSONARO AFAGA CAMINHONEIROS E REDUZ DE 10% PARA 5% GATILHO QUE AUTORIZA REAJUSTE DE FRETES .....	48
MUDANÇA NO FRETE DOS COMBUSTÍVEIS PODERIA REDUZIR PREÇOS, DIZEM ESPECIALISTAS .....	50
PROPOSTA QUE RECREIA PRIVILÉGIO A JUÍZES E PROCURADORES TEM AVANÇO NO SENADO .....	51
REFORMA TRIBUTÁRIA DA PEC 110/19 PROMOVERÁ MELHORES CONDIÇÕES DE RENDA SOCIAL E DE DESENVOLVIMENTO? ..	53
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>54</b>
HIDROVIAS DO BRASIL REVERTE PREJUÍZO E LUCRA R\$ 33,2 MILHÕES NO 1º TRIMESTRE .....	54
ESTATAIS CHINESAS CRIAM BASE NA AMÉRICA DO SUL COM PORTO DE US\$ 3 BILHÕES NO PERU .....	55
CRESCE A LISTA DE PAÍSES COM RESTRIÇÕES A EMBARQUES DE ALIMENTOS.....	57
MUDANÇA NO FRETE DA PETROBRAS TEM EFEITO LIMITADO NO PREÇO DE COMBUSTÍVEL .....	58
ARRECADAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES ESPECIAIS DE PETRÓLEO E GÁS ALCANÇA RECORDE DE R\$ 14,9 BILHÕES, DIZ ANP .....	59
ELDORADO VÊ PERSPECTIVA POSITIVA NO 2º TRI.....	59
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>61</b>
GOVERNO PREVÊ PARA ESTE MÊS PORTARIA SOBRE CREDENCIAMENTO DE EBNs NO BR DO MAR .....	61
NOVAS OPÇÕES AMENIZARAM ALTAS DE PREÇOS DO DIESEL PARA AMÉRICA LATINA, APONTA RELATÓRIO .....	62
WILSON SONS REGISTRA LUCRO SUPERIOR A R\$ 143 MILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE .....	63
ARTIGO - REDESCOBRINDO A IMPORTÂNCIA DA INDÚSTRIA .....	64
HAPAG-LLOYD REGISTRA INÍCIO DE ANO FORTE NO PRIMEIRO TRIMESTRE .....	66
PORTO DO RECIFE COMEÇA A RECEBER NAVIOS COM NOVO CALADO .....	66
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>68</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	68



**A TRIBUNA DIGITAL (SP)**

### **PORTO DE SANTOS MANTÉM VOLUME DE EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS EM 2022**

Terminais apresentam, no primeiro trimestre deste ano, o mesmo desempenho de 2021

Por: *Maurício Martins*



***Desempenho é considerado positivo por empresários do setor, que também foi impactado pela pandemia Foto: TEV/Divulgação***

As exportações de veículos pelo Porto de Santos ficaram estáveis no primeiro trimestre deste ano, em relação ao mesmo período de 2021. Embora não tenha ocorrido aumento no total de carros, caminhões e ônibus embarcados para o exterior, o desempenho é considerado positivo por empresários do setor, que também foi impactado pela pandemia da covid-19.

Segundo dados da Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto, nos três primeiros meses do ano passado foram exportados 51.253 veículos pelo cais santista, contra 51.243 de janeiro a março deste ano, 10 unidades a menos (-0,02%).

O volume representa uma retomada nos dois últimos anos, já que em 2020 o total ficou 23,2% menor do que em 2022, com 39.147 unidades. Além disso, os dados atuais superam os de 2019 (quando foram 43.652), período anterior à crise sanitária causada pelo novo coronavírus.

Conforme a SPA, os principais destinos dos veículos exportados por meio do Porto de Santos são Argentina, México, África do Sul, Colômbia, Chile, Peru e Indonésia.

#### **Terminal exportador**

O Terminal de Exportação de Veículos (TEV), da empresa Santos Brasil, é o maior do País no setor, responde por 90% da movimentação de veículos no porto santista e 60% de todo o Brasil. Tem capacidade operacional para 300 mil automóveis por ano.

Com 100 mil metros quadrados, o TEV movimentou 54.325 veículos no primeiro trimestre deste ano, com exportação de 48.102 unidades (-3,1% em relação a 2021) e importação de 6.223 unidades (+5,7%).

Segundo o diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, Roberto Teller, o resultado é esperado e o desempenho deve subir ao longo de 2022. Ele lembra que, entre março e setembro de 2020, o movimento no TEV caiu consideravelmente por conta da pandemia. De 20 mil veículos por mês, chegou a 4 mil unidades.

“No último trimestre de 2020, o volume voltou a subir e chegamos a 20 mil novamente. E provavelmente neste mês de maio vamos bater recorde de movimentação de veículos da história do TEV, que tem 16 anos de existência. Devemos passar de 30 mil veículos”, afirma.

Teller ressalta, porém, que neste início de 2022 ainda ocorrem problemas que atrapalham o setor. Um deles é a volta do lockdown na China por causa dos casos de covid-19, o que prejudica as montadoras por falta de peças. Outra situação é a guerra entre Rússia e Ucrânia, que impacta a logística mundial. “Eu não diria que estamos na normalidade ainda”.

Para o gerente do TEV, Vitor Lousada, a demanda aumentará de forma gradativa. “2021 foi um ano de adequação, as montadoras precisaram investir muito na segurança dos funcionários. E quando pensávamos que as exportações seriam retomadas, aconteceu a falta de insumos para a indústria automobilística. Mas as montadoras fizeram estoques e vemos um reaquecimento agora”.

### **Queda na produção**

Balanço da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) mostra que a produção caiu 17% na comparação dos primeiros trimestres de 2021 e 2022, de 598 mil para 496 mil unidades fabricadas. Um dos motivos é a falta de peças, principalmente componentes eletrônicos fabricados na China.

Porém, mesmo com a diminuição do ritmo das montadoras, a exportação de veículos, considerando todos os portos do Brasil, atingiu melhores resultados que Santos entre janeiro e março deste ano. Houve alta de 12,8% sobre 2021, passando de 95,8 mil para 108,1 mil unidades exportadas. Em valores, o montante subiu de US\$ 1,7 bilhão para US\$ 2,1 bilhões (+ 23,2%).

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/05/2022*

## **PORTO DE SANTOS TEM O MAIOR LUCRO LÍQUIDO DA HISTÓRIA NO PRIMEIRO TRIMESTRE**

Balanço divulgado pela Autoridade Portuária aponta um crescimento de 91% em relação ao mesmo período de 2021

*Por: Ágata Luz*



***Os três primeiros meses de 2022 renderam ao Porto de Santos o maior lucro líquido trimestral***  
***Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT***

Os três primeiros meses deste ano renderam ao Porto de Santos o maior lucro líquido trimestral de sua história: R\$ 135,2 milhões. De acordo com o balanço divulgado pela Santos Port Authority (SPA), estatal responsável pela gestão do complexo portuário, o número representa um crescimento de 91% sobre o mesmo período do ano passado.

Para A Tribuna, o diretor de Administração e Finanças da SPA, Marcus Mingoni, afirmou que o resultado é fruto de uma junção de fatores. “Primeiro pela receita, a questão da gente ter tido um crescimento de quase 10% em movimentação de cargas no período”, ressalta, dizendo que este foi o maior fluxo de cargas para o trimestre, o que favoreceu para o resultado. A receita líquida neste período cresceu 23,6%, alcançando R\$ 313 milhões.

Além disso, ele destaca que a empresa exerce uma rigorosa gestão de custo e despesa. “Temos feito continuamente ações para otimizar os custos e fazer mais com menos”. Citada por Mingoni como “sob controle”, as despesas representaram 8,4% das receitas líquidas nos três primeiros meses do ano.

“Tem outro fator também que é o próprio resultado financeiro”, diz, dizendo que a empresa está com o caixa robusto. “Então, o conjunto de fatores levou a gente realmente para outro patamar de lucro, quase dobrando o resultado que a gente conseguiu no primeiro trimestre do ano passado”, conclui.

De acordo com a Autoridade Portuária, o primeiro trimestre deste ano foi encerrado com uma posição de caixa de R\$1,6 bilhão, o que representa um crescimento de 72,8% na comparação anual.

Segundo Mingoni, o resultado trimestral representa uma consolidação de como a atual gestão conduziu o setor financeiro. “A gente está em outro patamar de saúde financeira, isso é muito importante”, diz, enfatizando que a geração de caixa é essencial para uma empresa provedora de infraestrutura. “Para realizar investimentos na sustentabilidade do Porto, temos obras importantes sendo realizadas nas duas perimetrais”.

Além disso, o diretor de Administração e Finanças enfatiza que há outro setor a ser beneficiado com o resultado. “Um terceiro fator é a importância da geração de caixa para resolução e redução dos passivos, previdência complementar e ações civis trabalhistas. É um legado que a gente recebeu com problemas de gestões passadas. Estamos solucionando, endereçando, mitigando e resolvendo”.

Para Mingoni, o resultado positivo também torna o Porto de Santos “forte, robusto e vistoso”, o deixando atraente para potenciais investidores na desestatização da Autoridade Portuária, que deve acontecer no último trimestre de 2022.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/05/2022*

## COM PÁTIOS E BERÇOS CHEIOS, TERMINAIS PORTUÁRIOS PERDEM PRODUTIVIDADE NAS IMPORTAÇÕES

Problema tem origem no atraso e mudança das rotas de navios

*Por: Ágata Luz*



**Terminais não estão operando de maneira ineficiente** Foto: Carlos Nogueira/ AT

O novo gargalo nas exportações brasileiras, identificado pelo grupo de trabalho (GT) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), também afeta a produtividade dos terminais portuários brasileiros. Isso porque o atraso na rota dos navios e o cancelamento de embarques ocasiona um acúmulo de carga containerizada nos portos. A diretora da agência, Flávia Takafashi, afirma que a agência reuniu dados sobre este

problema, que acaba refletindo na importação brasileira.

“Não há uma queda de produtividade no sentido que os terminais estão operando de maneira ineficiente, mas como os pátios e os berços estão mais cheios em determinados períodos, eles precisam realocar todo o seu modo de operação para conseguir atender a carga da melhor maneira possível”, explica.

O problema acaba refletindo na importação brasileira, pois nesses casos, a prioridade dos terminais é receber o navio que irá coletar o produto voltado para a exportação, visando desocupar os pátios. “Com isso, às vezes os terminais precisam deixar de receber cargas de importação. Isso tem gerado todo um rearranjo logístico na chegada de cargas ao Brasil”.

Em relação à exportação, Flávia alerta para o maior risco em meio à dificuldade atual: a possível queda de credibilidade dos produtos brasileiros no comércio exterior, já que, com os atrasos, o exportador não consegue dar previsibilidade de quando a carga chegará ao destino.

"O problema que começa como de falta de contêiner acaba sendo mais uma crise de previsibilidade", enfatiza, explicando que o grupo de trabalho (GT) da Antaq foi formado no ano passado para analisar os impactos da crise mundial de contêineres no setor portuário brasileiro por meio de conversas com armadores, importadores, exportadores e representantes dos 19 terminais portuários de contêineres que existem na costa brasileira.

Ainda segundo os estudos, o segmento mais afetado pelos atrasos e omissões é o agronegócio. "É quem vem trazendo muita demanda com reclamações para a Antaq. Temos feito reuniões com os usuários e esse tem sido um segmento com impacto significativo", diz, explicando que o Brasil exporta muita carga frigorificada, entre outros produtos, por meio de contêineres.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 13/05/2022**

### **ATRASO E MUDANÇAS NAS ROTAS DE NAVIOS NO BRASIL É REFLEXO DE CENÁRIO INTERNACIONAL**

Solução da Antaq para diminuir prejuízos é a antecipação do problema, que permite um planejamento maior dos terminais

**Por: Ágata Luz**



**Antaq acompanha o problema com a percepção do cenário mundial Foto: Divulgação/SPA**

Os atrasos e omissões de escala de navios nos portos brasileiros, identificados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) como principal gargalo na exportação brasileira, são reflexo de um cenário internacional afetado. A conclusão é da Antaq, que conversou com armadores que atuam no País.

A diretora da agência, Flávia Takafashi, explica que, ao justificarem os atrasos e omissões, os armadores dizem que a dinâmica internacional está toda afetada. "Realmente, isso é uma verdade. Em um momento pós-pandemia, nós temos um aumento da demanda com movimentação de carga containerizada no mundo todo. Com isso, as frotas disponíveis pelos armadores internacionais passam a não ser suficientes não só no Brasil, mas no mundo".

Flávia garante que a Antaq acompanha o problema com a percepção do cenário mundial. "A gente tem essa sensibilidade de que os armadores, quando levam a ter a decisão de omissão ou atraso, o fazem para conseguir reorganizar todo seu alinhamento de rotas do mundo como um todo", ressalta, contrapondo com o fato desta decisão gerar um grande prejuízo para exportação e importação brasileira.

"Às vezes, o atraso e até a necessidade de omissão são identificados pelo armador de maneira bastante prévia, só que ele comunica isso próximo ao deadline que possui de embarque das cargas e quando isso acontece, o terminal já recebeu aquela carga, está com o pátio cheio e o exportador também já se programou para colocar dentro da janela que ele tem a carga no terminal", diz Flávia.

Por isso, a intenção do grupo de trabalho (GT) foi tentar diminuir os prejuízos com a antecipação do problema. "A gente tem tentado entender para quais linhas e quais possibilidades seria possível antecipar essa previsibilidade em relação às omissões para que haja o maior planejamento logístico dos terminais", enfatiza.

Ela justifica que a antecedência permite um planejamento maior dos terminais e eles não privilegiam produtos que não serão embarcados. “A gente tem tratado em cima dessa questão para trazer ao mercado, incentivar aos operadores e aqueles que estão envolvidos nessa logística de importação e exportação, uma melhor adequação”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 13/05/2022*

### **RICARDO PUPO LARGUESA\*: O PORTO E A CRISE DE MÃO DE OBRA DA TI**

A pandemia a potencializou por aumentar, e muito, a demanda por soluções tecnológicas em todo o mundo

*Por: Ricardo Pupo Larguesa*



*Foto: Carlos Nogueira/AT*

É notório que o setor de Tecnologia da Informação está passando por uma crise de mão de obra. Os veículos de imprensa já noticiam isso há um tempo e associações como a Softex apontam projeções de carência da ordem de várias centenas de milhares de profissionais.

Essa escassez não é recente, mas a pandemia a potencializou por aumentar, e muito, a demanda por soluções tecnológicas em todo o mundo.

Na área, o que se percebe não é apenas a escassez de profissionais qualificados, mas um nivelamento menor de qualificação, salários inflacionados, profissionais superestimados, competitividade diminuída e altíssima rotatividade nas empresas. Tudo isso fruto da conhecida relação entre oferta e procura.

Na indústria, uma busca implacável (na minha opinião, em vão) por ferramentas “automágicas” que aumentem a produtividade e diminuam as falhas nos processos de desenvolvimento de sistemas. Ofertas de trabalho economicamente inviáveis a longo prazo estão promovendo uma rotatividade profissional sem precedentes e instituindo o trabalho remoto, mais improdutivo, como padrão. O resultado é a produção de sistemas ruins e caros. Outra consequência é a formação continuada de profissionais sem identidade com suas organizações e seus projetos. E sem comprometimento com entrega de resultados.

É um cenário preocupante. Tardiamente, instituições de ensino começam a se mobilizar, a imprensa começa a estimular e o Governo começa a promover o aumento da oferta de profissionais. Mas, infelizmente, é um tipo de profissão que demanda um tempo longo de formação. Não basta aprender uma linguagem. É preciso aprender toda uma nova forma de pensar, desenvolver habilidades cognitivas novas que não foram estimuladas na educação básica dessa geração.

O setor portuário acaba sofrendo mais com essa situação. Embora seja um setor fundamental para os novos comportamentos sociais que a pandemia aflorou, por não dispor de um grande orçamento para TI, acaba perdendo profissionais para setores mais abastados como o financeiro e o de saúde.

Mais do que nunca, temos o desafio de fazer mais com menos, e o desafio maior ainda de montar times longevos e comprometidos para atender as complexas demandas do nosso importantíssimo setor portuário. \*Ricardo Pupo Larguesa é engenheiro de computação, sócio-fundador da T2S, professor e pesquisador na Fatec Rubens Lara

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 13/05/2022*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ DISPONIBILIZA RELATÓRIO DE ENQUETES DO CONSELHO DE USUÁRIOS DE SERVIÇOS PÚBLICOS

Objetivo do estudo é apresentar os resultados da consulta sobre a satisfação dos usuários com os serviços da Agência

A ANTAQ disponibilizou o Relatório de Enquetes do Conselho de Usuários de Serviços Públicos da ANTAQ, relativo à Carta de Serviços 2021. O trabalho está disponível no site da Agência.

**Clique aqui.** [https://www.gov.br/antag/pt-br/canais\\_atendimento/RelatorioRespostasEnquetes\\_FINAL..pdf](https://www.gov.br/antag/pt-br/canais_atendimento/RelatorioRespostasEnquetes_FINAL..pdf)

O objetivo do relatório é apresentar os resultados da primeira consulta sobre a qualidade e a satisfação dos usuários (conselheiros) aos serviços prestados pela ANTAQ. As enquetes foram publicadas na Plataforma do Conselho de Usuários de Serviços Públicos e direcionadas especificamente aos conselheiros.

Vale ressaltar que os serviços estão especificados na Carta de Serviços da Agência e encontram-se publicados no Portal Gov.BR.

O Conselho de Usuários de Serviços Públicos foi criado pela Lei 13.460/2017 - Código de Defesa do Usuário dos Serviços Públicos - e busca a constante avaliação do serviço público prestado pelos órgãos da Administração Pública Federal.

O Conselho é uma nova forma de participação direta da sociedade na avaliação e melhoria dos serviços públicos, visando conectar os usuários aos gestores responsáveis pelo serviço.

As Unidades Organizacionais da ANTAQ que detêm competência sobre os serviços são: Superintendência de Outorgas – SOG (18 serviços); Superintendência de Regulação - SRG (8 serviços) e Superintendência de Administração e Finanças – SAF (2 serviços).

**Fonte:** ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone:** (61) 2029-6520

**FAX:** (61) 2029-6517

**E-mail:** [asc@antag.gov.br](mailto:asc@antag.gov.br)

**Data:** 17/05/2022

### AVISO DE PAUTA - ANTAQ ORGANIZA OPERAÇÃO CONJUNTA PARA FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO (SP)

Os detalhes da operação serão divulgados na terça-feira, dia 17 de maio, a partir das 8h30

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em parceria com outros órgãos, fiscalizará o Porto de São Sebastião. Os detalhes da operação serão divulgados na terça-feira, dia 17 de maio, a partir das 8h30.

A operação é liderada pela Agência e contará com a participação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Marinha do Brasil, Grupamento de Patrulhamento Naval do Sudeste, Receita Federal e da prefeitura de São Sebastião.



### Serviço

Operação no Porto de São Sebastião

Data: 17 de maio

Horário: 8h30

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data: 16/05/2022

## ANTAQ PRORROGA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE LICITAÇÃO DO STS53 NO PORTO DE SANTOS (SP)

Contribuições poderão ser enviadas até 31 de maio. Área movimentará fertilizantes. Investimentos serão de R\$ 658,8 milhões

A ANTAQ prorrogou, nesta sexta-feira (13), para 31 de maio, o prazo para o recebimento de contribuições visando ao aprimoramento da documentação relativa à licitação da área STS53, no Porto de Santos (SP). A área será destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

Para mais informações sobre a Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ, clique aqui. → <https://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social>

A área a ser licitada é de 87.981 metros quadrados. O arrendatário assinará contrato de 25 anos. A receita bruta global alcançará R\$ 6 bilhões. Os investimentos totais serão de R\$ 658,8 milhões. A movimentação total atingirá 89,8 milhões de toneladas.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data: 16/05/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### NOVA ERA DA MOBILIDADE COLOCA USUÁRIO NO PLANEJAMENTO URBANO

Redação Portogente

*Especialista da Quicko cita o que esperar da qualidade do deslocamento apostando em bilhetagem digital e integração de modais*

Mobilidade urbana Transportar-se pelas cidades é um direito social, previsto no artigo 6º da Constituição Federal, assim como a saúde e a educação. O serviço precisa ser oferecido com qualidade e eficiência, inserindo o usuário no centro do planejamento urbano, considerando suas necessidades e bem-estar. Além disso, o desenvolvimento da mobilidade urbana é essencial. Tendo como base o estudo publicado pela Liga Insights Mobilidade, daqui a nove anos, o Brasil terá 225 milhões de habitantes e 90% da população estará concentrada em áreas urbanas. A boa notícia é que estima-se que até 2030, o mercado global de mobilidade crescerá cerca de 75% e atingirá um valor de US\$ 26,6 trilhões.

A mobilidade do futuro prioriza pessoas e leva em consideração serviços e produtos capazes de melhorar suas experiências diárias, trazendo modernização ao setor e a consequente evolução dos modais de transporte público. "Dois exemplos são a digitalização dos meios de pagamento e a abertura de dados, que nada mais é do que tornar públicas as informações prioritárias sobre as linhas de ônibus e metrô, como lotação, condições de uso, entre outras. Tudo isso contribui não somente para a qualidade do deslocamento na cidade, mas também para tornar a gestão do transporte muito mais eficiente", comenta Luísa Peixoto, gerente de políticas públicas da Quicko e especialista em mobilidade urbana.

É fato que a transformação do setor ainda está por vir. Pensando nisso, a Quicko, ecossistema de mobilidade urbana que fornece informações aos usuários do transporte público, reuniu 5 tendências para o transporte coletivo na nova era da mobilidade urbana.

### **Planejamento urbano:**

O transporte coletivo da era da nova mobilidade parte do pressuposto de priorizar a experiência do passageiro, sendo mais eficientes e integrados ao ecossistema de mobilidade da cidade.. Para isso, é essencial que as cidades tenham planos diretores alinhados com os planejamentos de mobilidade e que priorizem as pessoas, além de maior interação entre a oferta de moradia e a infraestrutura de transporte, como terminais, linhas de metrô e corredores de ônibus. A ampliação de bicicletários e ciclofaixas para a promoção da mobilidade sustentável e a despriorização do automóvel também são essenciais.

### **2. Informações em tempo real:**

Informações em tempo real aumentam a eficiência do sistema de transporte e otimizam as opções de rota para os usuários. No entanto, para que a seja possível informar a localização exata do transporte, mudanças nas rotas, lotação e até mesmo greves e imprevistos do dia a dia, é necessário que os dados do transporte sejam estejam abertos e disponibilizados para a incorporação em aplicativos e sites que levarão essas informações os passageiros. . Portanto, o trabalho conjunto entre governos e empresas é fundamental para promover impactos positivos para toda a população.

### **3. Integração de diferentes modais:**

Para aumentar a eficiência e rapidez do deslocamento na cidade, combinar diferentes modos de transporte , sejam eles coletivos e individuais, é uma ótima opção. Principalmente para grandes distâncias, é possível combinar opções de transporte público de alta capacidade (como metrô, trens e corredores de ônibus) com serviços compartilhados individuais ( como bicicletas e motoristas por aplicativo).Em grandes cidades, já é comum ver bicicletários ou estações de bicicletas compartilhadas próximos às estações de metrô ou terminais de ônibus, por exemplo

### **4. Pagamento digital:**

Com o intuito de integrar o sistema de transporte como um todo, a inovação do sistema de pagamento e bilhetagem é essencial e devem prever a diversidade de canais de venda e recarga online, e o desbloqueio digital de catracas, feito pelo smartphone. Deste modo, com apenas o celular o usuário pode pagar e acessar o serviço, além de permitir a integração com outros serviços de transporte. A incorporação dos serviços em uma só plataforma, recarga, bilhete eletrônico e desbloqueio de catraca, aumenta a qualidade do serviço percebida pelo passageiro.

### **5. Cooperação entre governo e setor privado:**

Para a modernização do sistema de transporte e a entrada na nova era da mobilidade, é necessário que o governo e o setor privado atuem em conjunto e ambos em prol do usuário que se desloca pela cidade. Nesse sentido, as políticas públicas e incentivos podem fomentar o surgimento de serviços que melhorem a qualidade de vida nas cidades e o melhor fluxo de pessoas.

### **Exemplos atuais no Brasil**

Prova de que a nova mobilidade está cada vez mais próxima de ser atingida, algumas capitais brasileiras já contam com parte das inovações que compõem a cadeia da nova era da mobilidade. Em São Paulo, por exemplo, o pagamento digital já é possível e aberto a qualquer empresa interessada. Pelo aplicativo da Quicko, na cidade, os usuários podem recarregar seu bilhete único e desbloquear catracas.

No Rio de Janeiro, por sua vez, a Quicko tem uma parceria com a Secretaria de Transportes para compartilhar dados e informações que os usuários do app emitem sobre a situação do transporte público. Dessa forma, o órgão público pode promover melhorias mais assertivas e ágeis no sistema.

Já os usuários do transporte público e da Quicko em Salvador, podem carregar o cartão e fazer recarga via PIX pelo próprio app, além de desbloquear catracas. A experiência do usuário na cidade também é completa, uma vez que a capital soteropolitana conta com o único programa de vantagens do transporte coletivo do Brasil, o Clube Quicko, no qual quem se locomove todos os dias pode ganhar passagem de transporte e créditos no celular por utilizar o app.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 16/05/2022**

## DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS CONTROVERTE O PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO

**Editor Portogente**

*É preciso que a proposta de desestatização do Porto de Santos faça sentido e, projetada na realidade do seu propósito, promova esperança.*

O polêmico pregão da dragagem do Porto de Santos produz mais um capítulo. O Procurador da República, André Bueno da Silveira, deu prosseguimento à Ação Popular da sua nulidade. Vencido pela empresa Van Oord para realizar a dragagem do canal de acesso ao Porto de Santos, esse leilão, como Portogente já opinou, foi uma decisão inoportuna e sem razoabilidade da Autoridade Portuária (SPA), que fere o princípio constitucional da economicidade.



### **Santos Aérea cropped**

#### **Leia mais**

**\* Portos do Brasil estão inadequados para o novo arranjo mundial**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114832-portos-do-brasil-estao-inadequados-para-o-novo-arranjo-mundial>

A análise dessa situação, comercial e logisticamente, tem como foco a eficiência, previsibilidade e preços justos do principal porto do Brasil, como expectativa do programa de desestatização dos portos, do ministério da Infraestrutura – Minfra, cujo leilão está previsto para o próximo novembro. Portanto, não havia razão para o contrato com a Van Oord, por longo prazo, para substituir o da DTA Engenharia, que poderia ter sido prorrogado, como foi acertadamente o dos serviços de batimetria que controla os volumes e cotas da dragagem, atendendo à conveniência do programa governamental e por custo vantajoso.

#### **Leia também**

**\* Perguntas do jornalismo Portogente sobre os serviços de dragagem no Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/dragagemportuaria/102773-perguntas-do-jornalismo-portogente-sobre-os-servicos-de-dragagem-no-porto-de-santos>



Dragagem é serviço essencial e o modelo do seu contrato afeta a produtividade do porto. Portanto, pode impactar a eficácia de um modelo de desestatização. E o contrato anterior satisfazia às condições de profundidade para a navegação. Tanto é verdade factual que, passados mais de dois meses, a Van Oord ainda não iniciou a dragagem do Porto de Santos, que opera satisfatoriamente o seu canal, com as cotas dragadas pela DTA. Isto exige uma apuração criteriosa. Pois, dragagem não pode e nem deve se transformar num mar de lama.

### **Leia também**

**\* Entrevista - Novo perfil de dragagem será apresentado em curso**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/91302-entrevista-novo-perfil-de-dragagem-sera-apresentado-em-curso>

Há anos, Portogente propugna a concessão da manutenção dos acessos terrestre e marítimo ao porto, como parte de um arranjo logístico eficiente, para permitir mais agilidade aos fluxos portuários. Para tanto, realizar a manutenção das vias rodoviárias, ferroviárias; profundidade dos berços e canal, bem como a sinalização marítima, sob a operação de uma única empresa concessionária e remunerada através da tarifa de acesso ao porto. O controle da dragagem feito pela garantia da profundidade de projeto.

### **Leia também**

**\* Dragagem condominial e a solução das profundidades no Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/dragagemportuaria/91015-dragagem-condominial-e-a-solucao-das-profundidades-no-porto-de-santos>

No mundo todo, ao longo da história, porto sempre foi avaliado por sua inovação e agilidade para se adaptar aos crescentes volumes do seu comércio. Dragagem é estratégica e a realização em concessão de longo prazo, e por resultado, é imperativo no contexto de serviços de conservação dos acessos ao Porto de Santos.

Portogente faz um debate robusto e valoroso dessa questão. Decerto, a conjuntura atual desses serviços é inadequada e obscura.

### **Leia também**

**\* Engenheiro destaca vantagens técnicas e ambientais de túnel na ligação entre Santos e Guarujá**

<https://portogente.com.br/cais-das-letras/112089-engenheiro-destaca-vantagens-tecnicas-e-ambientais-de-tunel-na-ligacao-seca-entre-santos-e-guaruja>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/05/2022



Ministério da Economia

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

**PUBLICADA RESOLUÇÃO SOBRE QUALIFICAÇÃO DOS PROJETOS RELACIONADOS AO LEILÃO DE ENERGIA NOVA “A-4” NO PPI**

Há 1.894 projetos cadastrados na Empresa de Pesquisa Energética (EPE), totalizando 75.250 megawatts (MW) de potência

Foi publicada no Diário Oficial da União da última sexta-feira (13/5), a Resolução nº 223, de 12 de maio de 2022, que submete à deliberação do presidente da República a qualificação dos projetos e empreendimentos públicos federais do setor de energia elétrica relacionados ao Leilão de Energia Nova “A-4”. O leilão será promovido pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).



Há 1.894 projetos cadastrados na Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e com possibilidade de participação no certame, totalizando 75.250 megawatts (MW) de potência.

O período de suprimento dos futuros Contratos de Comercialização de Energia Elétrica no Ambiente Regulado (CCEARs) depende da fonte energética. Para os projetos eólico e solar fotovoltaico – que reúnem 73.256 MW de potência cadastrados (97,35% do total) –, a possível contratação será na modalidade por quantidade com prazo de suprimento de 15 anos.

Os projetos hidrelétricos – com 1.018 MW de potência cadastrados – também serão contratados por quantidade, com suprimento de 20 anos. Para a fonte termelétrica à biomassa, com 1.018 MW, os contratos serão por disponibilidade com suprimento de 20 anos.

A região Nordeste concentra aproximadamente 70% dos projetos cadastrados, com destaque para as fontes eólica e solar. Entre os estados com mais ativos disponíveis para o leilão estão a Bahia (531 projetos), Minas Gerais (304 projetos), Piauí (208 projetos) e Ceará (155 projetos).

Quanto às usinas termelétricas cadastradas, a maior parte está nas regiões Centro-Oeste e Sudeste. Os projetos hidrelétricos estão localizados nas regiões Sul e Centro-Oeste.

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

*Data: 13/05/2022*

## **COMEÇAM AS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA NOVA FERROESTE**

A partir desta segunda-feira (16/5), até o dia 27, serão realizadas sete reuniões em cidades-sedes ao longo do traçado proposto para a ferrovia

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) divulgou as datas das sete audiências públicas que irão debater o licenciamento ambiental da Nova Ferroeste. Elas ocorrerão num período de 12 dias, a partir desta segunda-feira, 16/5, até o próximo dia 27. Todas ocorrerão nas cidades-sede que abrangem as cinco macrorregiões onde estão localizados os 49 municípios interceptados pelo empreendimento. O primeiro encontro será realizado na noite de hoje, a partir às 19h, em Dourados, Mato Grosso do Sul (MS).

O Corredor Oeste de Exportação – Nova Ferroeste, com extensão estimada de 1.370 km, foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio do Decreto nº 10.487/2020 e abrange a construção de novos trechos e a criação de um corredor ferroviário de exportação ligando o polo produtor de grãos do Mato Grosso do Sul (MS) e oeste do Paraná (PR) ao porto de Paranaguá (PR).

A realização de audiências públicas é parte relevante do processo de licenciamento ambiental e visa ouvir a sociedade acerca de diferentes aspectos relacionados ao projeto antes da manifestação do Ibama sobre a viabilidade do empreendimento. Para a primeira semana estão programados três encontros: além de Dourados, estão previstas audiências em Guaíra-PR (18/5) e Cascavel-PR (19/5). Na semana que vem serão realizadas as de Paranaguá-PR (23/5), São José dos Pinhais (24/5), Guarapuava/PR (26) e Irati-PR (27/5).

O processo de Audiência Pública da Nova Ferroeste é transparente e qualquer pessoa pode participar pela internet (<https://www.audienciasnovaferroeste.com/>), sendo possível enviar perguntas e comentários. Além disso, a população dos 49 municípios do traçado também pode optar pelo transporte gratuito para ir presencialmente até os locais previstos das reuniões.

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

*Data: 13/05/2022*



### PAULO GUEDES PARTICIPA DO FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL

Evento será realizado em Davos, na Suíça, entre os dias 23 e 26 maio

O ministro da Economia, Paulo Guedes, participará da reunião do Fórum Econômico Mundial, que acontece em Davos, Suíça, entre os dias 23 e 26 de maio. O evento reúne mais de dois mil líderes políticos e empresariais.

Na edição de 2022, o Brasil está entre os quatro países/regiões que terão painéis de discussão exclusivos, o que demonstra interesse dos líderes globais na agenda econômica brasileira. Na lista constam ainda a Indonésia, a Arábia Saudita e a União Europeia.

Na agenda do ministro estão previstas reuniões sobre crescimento sustentável, parcerias econômicas com a Ásia e o Pacífico, perspectivas da conjuntura econômica global e parcerias econômicas na América Latina.

Guedes vai apresentar o Brasil como destino privilegiado para investimentos e como um país destacado para soluções de segurança energética e alimentar internacional.

O Fórum Econômico Mundial representa uma oportunidade para a disseminação de informações atualizadas sobre os avanços na agenda econômica, que busca melhorar o ambiente de negócios, aprofundar os serviços de digitalização, ampliar as oportunidades para investimentos privados e reduzir impostos e tarifas a fim de dinamizar os fluxos comerciais.

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

**Data: 13/05/2022**

### ENTREGA DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022 JÁ ULTRAPASSA 22 MILHÕES

Prazo termina dia 31 de maio

A Receita Federal informa que até às 11 horas desta segunda-feira (16/5) foram entregues 22.288.470 declarações do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) 2022, ano-calendário 2021.

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

#### **Pagamento da restituição**

A partir de 2022, a declaração permite indicar a chave PIX do tipo CPF para receber a restituição. O CPF deve ser do titular da declaração. Outra opção é indicar diretamente a conta bancária, mas a lista é limitada às instituições que fazem parte da rede arrecadadora de receitas federais.

A conta bancária informada na declaração deve ser do titular da declaração. Por isso, é muito importante preencher as informações corretamente e manter a conta bancária ativa. Para casos excepcionais, como quando o titular é falecido, menor de idade, incapaz ou saiu definitivamente do país, há procedimentos específicos.

#### **Informando a conta na declaração**

Os dados da conta bancária são informados em Cálculo do Imposto (no Resumo da Declaração). Desde 2020, o número da conta pode ser selecionado a partir das informações prestadas na ficha de bens e direitos.

Para acessar o perguntão, **clique aqui**. <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/dirpf>

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

**Data: 13/05/2022**



## BE NEWS

**BE NEWS – BRASIL EXPORT – 17/05/2022**

**EDITORIAL - O CAMINHO PARA A DESASZAÇÃO**

*DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br*

O Governo Federal se prepara para enviar os próximos processos de desestatização portuária ao Tribunal de Contas da União (TCU), para que a Corte possa analisá-los e, quando aprová-los, eles sejam publicados e os leilões de privatização, agendados. Dessa vez, estão sendo concluídos os estudos de Itajaí (SC), de São Sebastião (SP) e de Santos (SP), a joia da coroa do sistema portuário.

O anúncio foi feito pelo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Diogo Piloni, na noite desta segunda-feira, dia 17, durante sua participação na abertura do Sul Export, evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado em Santa Catarina.

Piloni não revelou muitos detalhes sobre os processos. Mas informou que os estudos sobre Itajaí serão entregues ao TCU ainda neste mês. Os de São Sebastião irão na primeira semana de junho e os de Santos, nas semanas seguintes, mas ainda em junho.

Os processos de desestatização vão entrar, portanto, em uma fase estratégica, quando serão avaliados pela equipe técnica e, depois, pelos ministros. As autoridades do Minfra esperam que uma resposta - e positiva - venha logo, considerando que, como a Corte já avaliou o processo de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo - a primeira autoridade portuária repassada à iniciativa privada -, sua resposta tende a ser mais célere.

Expectativas à parte, o Ministério da Infraestrutura acredita ser possível realizar o leilão desses três portos ainda em 2022. Tanto que, em reuniões com investidores em Nova Iorque, o titular da pasta, Marcelo Sampaio, reforçou a intenção de desestatizá-los. Todo esse empenho se deve ao fato de que as desestatizações portuárias se tornaram um dos principais programas do Minfra, especialmente por garantir os investimentos necessários para a modernização e a expansão desses portos, a profissionalização de sua gestão e, assim, uma maior eficiência operacional e uma redução de seus custos.

Considerando que tais processos venham com segurança jurídica para os terminais e transparência perante a sociedade, como é o que tem sido demonstrado, eles devem prosseguir e serem definitivamente implantados. Atualmente, representam a linha de ação que chega aos objetivos esperados e garante o desenvolvimento desses complexos e, assim, da economia nacional.

Que venha a desestatização, com segurança jurídica para os envolvidos e transparência. É o que a economia brasileira demanda e a sociedade merece.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 17/05/2022*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

#### **LIVRE PRÁTICA 1**

Os navios e demais embarcações que operam em linhas de cabotagem (transporte marítimo ao longo da costa), de apoio portuário ou marítimo ou, ainda, na navegação interior, fluvial ou lacustre de percurso nacional não precisam mais apresentar o Certificado de Livre Prática (CLP), ao chegarem a um porto brasileiro. A isenção se tornou possível devido à Lei n. 14.301/2022, que

instituiu o programa BR do Mar, de incentivo à cabotagem. A medida consta de ofício-circular da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), assinado pelo gerente-geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados, Bruno Araújo Rios, no último dia 13. LIVRE

### **PRÁTICA 2**

De acordo com o documento, nos complexos marítimos onde funciona o sistema Porto Sem Papel (plataforma digital que agiliza a liberação da atracação de navios), deverá ser gerado o Documento Único Virtual (DUV) e realizada a comunicação de chegada, com os documentos sanitários pertinentes, sem pagamento de taxa.

### **LIVRE PRÁTICA 3**

Emitido pelos postos da Anvisa, o Certificado de Livre Prática é uma permissão para que o navio embarque ou desembarque cargas, suprimentos, tripulantes ou passageiros. Ele é obtido após a análise das condições operacionais, higiênicas e sanitárias da embarcação e do estado de saúde das pessoas a bordo.

### **PORTUGAL**

O Porto de Leixões, um dos principais de Portugal, planeja ampliar a participação do modal ferroviário no transporte de cargas entre o complexo e o interior do país. Para isso, o presidente da autoridade portuária, Nuno Araújo, comentou ontem sobre seu interesse em implantar um terminal rodoferroviário na zona portuária. Essa mudança na matriz de transporte será necessária pois o executivo tem planos para ampliar a capacidade do porto para movimentar contêineres e, segundo ele, "a única forma de escoar este acréscimo de carga será inevitavelmente através da ferrovia".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2022

### **NACIONAL - SENADO VOTA HOJE MP DO VOO SIMPLES**

Também está em pauta MP que traz isenção nos pagamentos de leasing de aeronaves  
[DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**O relator da MP do Voo Simples, senador Carlos Viana (PL-MG), afirmou que vai retirar da MP do Voo Simples a gratuidade de bagagens**

**A MP1.094/2021 DARÁ REDUÇÃO DE IRRF PARA PAGAMENTOS DE LEASING DE AERONAVES POR EMPRESAS BRASILEIRAS ATÉ O FIM DE 2026**

O plenário do Senado pautou para esta terça-feira (17), a votação da Medida Provisória 1089/21, a "MP do Voo Simples". A norma objetiva desburocratizar o setor de aviação. Ao todo, a MP revoga ou revê 121 dispositivos da regulação anterior da aviação.

As principais mudanças trazidas pela medida tratam da revisão de toda a tabela e valores da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), reduzindo de 342 para 25 fatores geradores que são compostos por índices de complexidade, barateando os serviços considerados mais simples e criando valores mais justos para os mais complexos.

O texto também altera o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), para simplificar exigências de cadastro de aeronaves consideradas menos complexas. Para isso, revoga dispositivos procedimentais para obtenção do registro, além de unir alguns requisitos para facilitar a compreensão das exigências legais e normativas.

A medida foi aprovada na Câmara dos Deputados no fim de abril. O relator da MP na Câmara, deputado General Peternelli (União-SP), trouxe mudanças ao texto. A principal trata da garantia ao passageiro de despachar gratuitamente uma bagagem de até 23 quilos em voos nacionais e até 30 quilos em voos internacionais. Atualmente as companhias estão autorizadas a cobrar pelo despacho.

Já o relator da matéria no Senado, senador Carlos Viana (PL-MG), afirmou na semana passada que deve retirar o trecho incluído pelos deputados. Até o fim desta edição, o parlamentar não havia apresentado o seu parecer.

Leasing de Aeronaves O Senado também deverá analisar outra medida provisória relava ao setor aéreo (MP1.094/2021). A proposta busca trazer isenção de Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF) para pagamentos de leasing (arrendamento) de aeronaves por empresas brasileiras a empresas do exterior.

A redução do imposto tem validade até o fim de 2026. Para 2022 e 2023, a medida provisória reduz a alíquota de 15% para zero. A MP prevê uma alíquota de 1% para 2024; 2% para 2025 e 3% para 2026. A isenção existia desde 2006 e vinha sendo sucessivamente prorrogado até 2019. Isso fez com que as companhias pagassem a alíquota de 15% ao longo de todo o ano de 2021.

Com a medida, o governo afirma que espera diminuir os custos das viagens e incentivar o turismo. O relator da MP é o senador Nelsinho Trad (PSDMS) que, até o fim desta edição, não havia publicado o seu parecer. Com informações da Agência Senado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/05/2022**

## NACIONAL - PROIBIÇÃO DA EXPORTAÇÃO DE TRIGO NA ÍNDIA AFETARÁ O BRASIL, DIZ ABIGRO

País importa cereal para atender demanda interna e absorverá alta de preços agravada pela crise global de abastecimento da commodity

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



SEGUNDO DADOS DA EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA (EMBRAPA), EM 2021, O PAÍS PRODUZIU 7,7 MILHÕES DE TONELADAS DE TRIGO, MAS A DEMANDA INTERNA FOI DE APROXIMADAMENTE 12,7 MILHÕES DE TONELADAS. PARA SUPRIR O CONSUMO DOMÉSTICO, O BRASIL IMPORTOU 5 MILHÕES DE TONELADAS DO GRÃO

**Segundo a Embrapa, guerra na Ucrânia fez o preço do trigo aumentar em mais de 40% no mercado internacional**

Aproximadamente 1,8 milhão de toneladas de trigo estão retidos em portos da Índia desde sábado (14), quando o governo proibiu as exportações do grão. A decisão, por motivo de segurança alimentar interna, deverá agravar ainda mais a crise mundial de abastecimento do cereal e disparar os preços já em escalada no mercado internacional. O Brasil também sofrerá os impactos, segundo a Associação Brasileira da Indústria do Trigo (Abitrigo).

A Índia é o segundo maior produtor mundial de trigo e, conforme declarações de ministros da Agricultura dos países que formam o G7 às agências de notícias internacionais, o país alega que o motivo da suspensão é garantir a “segurança alimentar” de sua população, que é de 1,4 bilhão de habitantes. As fortes ondas de calor que assolam o país provocaram queda na produção do cereal, segundo alega o governo indiano.

Divulgação / Abitrig



**“O BRASIL TERÁ DE ABSORVER  
ESSE AUMENTO DOS PREÇOS  
INTERNACIONAIS”**

**RUBENS BARBOSA CHAGAS**  
presidente executivo da Abitrig

Procurado pelo BE News, o presidente executivo da Associação Brasileira da Indústria do Trigo (Abitrig), Rubens Barbosa, afirmou que a proibição da Índia impactará o Brasil, principalmente a alta de preços da commodity no mercado mundial. “O Brasil terá de absorver esse aumento dos preços internacionais”, disse Barbosa. O trigo é a única commodity que o Brasil importa, pois consome mais do que produz. Segundo dados da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), em 2021, o País produziu 7,7 milhões de toneladas de trigo, mas a demanda interna foi de aproximadamente 12,7 milhões de toneladas. Para suprir o consumo doméstico, o Brasil importou 5 milhões de toneladas do grão. Ainda de acordo com a Embrapa, com a guerra na Ucrânia, um dos maiores produtores mundiais do cereal, o preço do trigo aumentou em mais de 40% no mercado global.

A retenção do trigo para exportação na Índia ocorreu apenas três dias após o Governo brasileiro zerar as alíquotas de importação do trigo e da farinha de trigo, entre outros nove produtos (com isenção ou redução). No entanto, a medida não migará o impacto do agravamento da crise de abastecimento do cereal para os importadores brasileiros. “A eliminação do imposto de importação para o trigo não terá efeito porque o preço do trigo continuará a aumentar no exterior, e para a farinha também não terá impacto porque só importamos farinha da Argentina, que já é isenta de imposto”, afirmou o presidente executivo da Abitrig.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/05/2022**

## **NACIONAL - ESTATAL DO MARROCOS QUER PRODUZIR FERTILIZANTE FOSFATADO NO BRASIL**

O CEO da OCP, Mostafa Terrab, e o ministro da Agricultura, Marcos Montes, discutiram sobre os investimentos em uma nova unidade no Brasil. A companhia já é fornecedora do insumo ao agronegócio brasileiro

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



O CEO da OCP, Mostafa Terrab, e o ministro da Agricultura, Marcos Montes, discutiram sobre os investimentos no Brasil aumentar em mais de 40% no mercado internacional

O Brasil deverá estreitar as suas relações comerciais com o Marrocos e aumentar a sua produção interna de fertilizante fosfatado. Em reunião com o ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Marcos Montes, na última quinta-feira (12), o CEO da Companhia Office

Chérifien des Phosphates (OCP), Mostafa Terrab, comunicou o interesse em instalar uma unidade de processamento de fosfato no País. A comitiva brasileira está em missão oficial no Oriente.

Atualmente, a estatal OCP é a maior fornecedora de fósforo para o Brasil e já atua no país desde 2010, com sete escritórios. A companhia detém cerca de 70% das reservas mundiais de rocha fosfática e tem participação de 31% do mercado mundial de produtos de fosfato.

Para o ministério, a OCP é potencial colaboradora do Plano Nacional de Fertilizantes, que foi lançado em 11 de março último como estratégia para reduzir a dependência nacional das importações de insumos agrícolas ao longo de 28 anos.

Segundo o ministro Marcos Montes, a visão de futuro apresentada pela empresa encontra total sinergia com as metas do Brasil para a sustentabilidade e segurança alimentar mundial.

“Temos essa responsabilidade conjunta, tanto essa empresa, que é detentora da maior reserva de fosfato do mundo, como o Brasil, que tem uma extensão de terra e tecnologia científica forte para produzir alimentos para o mundo”, afirmou Montes.

**O MARROCOS É O SEGUNDO MAIOR  
PRODUTOR MUNDIAL DE FERTILIZANTES  
FOSFATADOS, RESPONSÁVEL POR CERCA  
DE 17% DA PRODUÇÃO GLOBAL. EM 2021, O  
BRASIL IMPORTOU MAIS DE US\$ 1,6 BILHÃO  
EM FERTILIZANTES DO PAÍS**

A reunião também contou com a participação do adido agrícola do Brasil em Rabat, Nilson Guimarães.

O Marrocos é o segundo maior produtor mundial de fertilizantes fosfatados, responsável por cerca de 17% da produção global. Em 2021, o Brasil importou mais de US\$1,6 bilhão em fertilizantes do país.

### **Parceria científica**

Em Marrocos, também foi discutida uma parceria entre a Embrapa e a Universidade Politécnica Mohammed VI (UM6P), importante universidade do Marrocos. O presidente da Embrapa, Celso More, faz parte da comitiva.

As duas entidades possuem várias estratégias convergentes de aplicação de tecnologias agrícolas, que apontam para um grande potencial de cooperação entre os países, incluindo a utilização de bioinsumos em complementação ao uso dos fertilizantes clássicos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/05/2022**

## **REGIÃO SUL – PORTO DE IMBITUBA: MOVIMENTO CRESCE 45,9% EM ABRIL**

Resultado mensal é o melhor já registrado no complexo

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



**Em relação a abril, o granel sólido representou 86,2% operações. A maior parte foi garantida pelo coque de petróleo, seguido do minério de ferro, do milho e da hulha betuminosa.**

**PARA 2022, A EXPECTATIVA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA É DE QUE O COMPLEXO PORTUÁRIO ALCANCE UM NOVO RECORDE HISTÓRICO E ULTRAPASSE SETE MILHÕES DE TONELADA**

O Porto de Imbituba (SC) teve alta de 45,9% na movimentação de cargas de abril, comparado ao mesmo mês do ano passado. Este é o melhor resultado já registrado para o período na história do complexo. Ao todo, foram operadas 680.954 mil toneladas, sendo 45,8% para importação e 45,5% para exportação, valor praticamente igual em termos de volume. Em seguida vieram as operações realizadas pela cabotagem, com 8,7%.

No acumulado deste ano, o porto público do Sul catarinense já movimentou mais de 2,6 milhões de toneladas, distribuídas no atendimento de 117 navios.

Em relação a abril, o granel sólido representou 86,2% das operações. A maior parte foi garantida pelo coque de petróleo, seguido do minério de ferro, do milho e da hulha betuminosa. Os contêineres, apesar do recuo de 5,1% em relação ao número de TEUs transportados em abril de 2021, apresentaram alta de 21,9% no acumulado de janeiro a abril, se comparado ao volume realizado nos quatro primeiros meses do ano passado.

Para Fábio Riera, diretor presidente da SCPAR Porto de Imbituba, empresa do estado de Santa Catarina que administra o porto, a curva de crescimento que Imbituba vem registrando na atividade portuária não só fortalece o porto com o motor de desenvolvimento regional, mas também reflete o intenso trabalho da comunidade portuária para atender as necessidades do mercado.

Para 2022, a expectativa da Autoridade Portuária é de que o complexo alcance um novo recorde histórico e ultrapasse sete milhões de toneladas operadas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/05/2022**

## REGIÃO SUL – PLANOS DE DESENVOLVIMENTO

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



### **Comitiva visitou as instalações com o diretor-presidente**

Os participantes do Sul Export conheceram ontem os planos de expansão do Porto de Imbituba (SC), um dos complexos administrados pela SCPAR, do Governo do Estado.

O grupo foi recepcionado pelo diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera, que apresentou suas principais ações para impulsionar o crescimento do complexo, como o chamamento público, realizado no início do mês, para a doação dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (Evtea) de oito áreas, um primeiro passo para o arrendamento desses lotes.

Também destacou os investimentos em tecnologia da informação, a automação e a recuperação e a ampliação do Cais 3 e os planos para a implantação de uma zona de processamento de exportação em sua retroárea. Em seguida, representantes da SCPAR Porto de Imbituba e a comitiva do Sul Export realizaram uma visita técnica às instalações portuárias

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/05/2022**

## REGIÃO SUL - GOVERNO ENVIARÁ PROJETOS DE DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS NAS PRÓXIMAS SEMANAS

Processos para a privatização dos complexos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP) serão enviados até o final do próximo mês

**Por LEOPOLDO FIGUEIREDO - enviado especial a Florianópolis [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)**

Os processos de desestatização dos portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP) serão entregues pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) ao Tribunal de Contas da União (TCU) nas próximas semanas, anunciou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do

Minfra, Diogo Piloni, na noite de ontem, dia 16, durante a abertura do Sul Export, em Florianópolis. Em seguida, com exclusividade ao BE News, detalhou o cronograma: os estudos de São Sebastião vão ser enviados neste mês, os de Itajaí, na primeira semana de junho, e os de Santos, na sequência, mas ainda no próximo mês.



***O secretário nacional de Portos, Diogo Piloni, participou da solenidade de abertura do Sul Export na noite de ontem, em Florianópolis***

"Estamos concluindo e vamos entregar esses processos logo para a análise do TCU. Mantemos nosso planejamento de obtermos o aval do Tribunal, publicarmos o edital e fazermos o leilão (de desestatização) ainda este ano", afirmou o secretário de Portos.

A Corte deverá estudar os processos e, apenas quando aprová-los, o Ministério publicará os editais de desestatização, dando início efetivo à privatização das administrações desses complexos marítimos.

O plano do Minfra é realizar o leilão dessas gestões, inclusive a de Santos, durante o próximo semestre - no caso do cais santista, o principal do Brasil, a sessão deve ocorrer apenas no último bimestre.

O plano do Ministério é, com as desestatizações, garantir que esses portos consigam os investimentos necessários para seu desenvolvimento, mantenham uma gestão profissional e, assim, ampliem sua eficiência e reduzam seu custo. Em Itajaí, o futuro concessionário terá de investir R\$ 2,8 bilhões, que serão destinados a projetos como o da implantação de um terminal de contêineres com oito portêineres e, ainda, o aprofundamento do canal de navegação para 16 metros, permitindo o acesso a navios de maiores dimensões.

No caso de São Sebastião, os investimentos estão fixados em R\$ 3 milhões. Já em Santos, a quantia deve atingir R\$ 16 bilhões, envolvendo projetos como a ampliação do canal de navegação e a construção de um túnel ligando as duas margens do complexo.

Piloni também anunciou que, em maio, o Minfra publicará uma portaria regulamentando o credenciamento das empresas brasileiras de navegação com base no programa BR do Mar (Lei n. 14.301/22), que institui o Programa de Estimulo ao Transporte por Cabotagem. O texto permitirá que essas companhias possam, por meio de subsidiárias de fora do País, arrendar navios estrangeiros.

O secretário de Portos foi uma das autoridades que participou da abertura do Sul Export, evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e que continua hoje. Assim como a solenidade desta noite, a programação dessa terça-feira será transmitida pelo Portal BE News.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/05/2022**

## **REGIÃO SUL - INVESTIMENTOS NA REGIÃO SUL**

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

"O setor portuário não é gargalo de infraestrutura no País", declarou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Piloni ressaltou a importância de obras previstas como a Hidrovia da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul, conhecida como a Hidrovia Brasil-Uruguaí, enaltecendo a contribuição do embaixador uruguaio Guillermo Valles ao projeto. "Sob o seu olhar e o seu empenho, a gente deve

desenvolver o primeiro projeto de concessão hidroviária do País, trazendo um primeiro impulso para uma carteira de outros projetos”, declarou o secretário.

O secretário Diogo Piloni também destacou outro grande empreendimento no Porto de Paranaguá, cuja licitação será aberta nesta terça-feira (17), o Moegão, uma revolução em termos de acesso ferroviário do porto. “Uma obra de R\$ 500 milhões, que além da inovação do ponto de vista da engenharia, traz inovação do ponto de vista de engenharia financeira”, disse.

Ainda sobre o Porto de Paranaguá, Piloni comentou sobre as concessões de áreas. “É um porto que tem uma pauta robusta de licitações e arrendamentos. Já fizemos o PAR01, PAR12, PAR 32, licitações recentemente realizadas para veículos, celulose e açúcar ensacado. Mas, temos também três grandes terminais de granéis sólidos vegetais (para licitar), o PAR 50, de granéis líquidos, já em vias de publicação de edital, e o PAR 03, da cadeia de fertilizantes. Estamos falando de uma carteira de investimentos de 1,5 bilhão no Porto de Paranaguá”, pontuou Piloni.

O secretário citou ainda o que classifica como uma das maiores inovações em concessão, atualmente, que é a concessão de dragagem. “Possivelmente, é a primeira concessão de canal de acesso e vai ser realizada em Paranaguá. Um investimento multimilionário, para que a gente possa levar o canal operacional do porto dos atuais 12,8 metros para 15,5 metros, e recepcionar as maiores embarcações em circulação na costa brasileira. A gente vai poder atender o 366 lá no contêiner e, possivelmente, o sonho de consumo do agro brasileiro, o capesize, e, aí, o Porto de Paranaguá sai na frente”, afirmou.

Sobre os portos de Santa Catarina, Piloni destacou os chamamentos públicos de Imbituba. (Temos o chamamento público aberto para oito EVTEAs (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, uma política ousada para a promoção comercial do porto”, disse.

Em relação à privatização do Porto de Itajaí, Piloni destacou a ampliação de área e de operação. “Vamos ter condições de colocar R\$ 2,8 bilhões de investimentos em Itajaí, algo em torno de R\$ 1 bilhão nos primeiros três anos, porque o porto já está perdendo share e participação no mercado. Agente precisa desse investimento imediatamente. Com esse investimento, vamos duplicar as áreas de operação, de 184 mil metros quadrados de área para quase 350 mil metros quadrados. Para que a gente possa, em termos de movimentos/hora, hoje trabalhamos em Itajaí com 45 movimentos/hora para 126 movimentos/hora. Vamos triplicar a capacidade estática dos terminais, dos atuais 13 mil TEUs para 37 mil TEUs”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/05/2022**

## REGIÃO SUL - JULIÃO ANUNCIA MERCOSUL EXPORT EM 2023

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO - enviado especial a Florianópolis [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)



### **Governador recebeu comitiva em sua residência**

O governador de Santa Catarina, Carlos Moisés (Republicanos), defendeu o programa de desestatização de portos do Governo Federal, especialmente a privatização do complexo marítimo de Itajaí, um dos principais do estado. E destacou a importância do poder público promover a integração entre os modais, de modo a facilitar e dinamizar o transporte de cargas. Ele abordou os dois temas na manhã de ontem, segunda-feira, durante reunião com a comitiva do Sul Export, formada por empresários e autoridades nacionais e regionais dos setores portuário e de logística. O encontro ocorreu na Casa d'Agrônoma, a residência oficial do governador, em Florianópolis.



"Sobre o atual processo de desestatização dos portos, o Governo (Federal) está no Governador defende privatização de portos caminho certo. Os números falam por si. Este é um processo que vai garantir uma gestão mais ágil (aos complexos marítimos), os investimentos necessários e, como resultado, maior eficiência operacional. Nossos empresários pedem isso. Nossa economia pede isso", afirmou Moisés, logo após se reunir com o grupo do Sul Export.

Na reunião, o governador também defendeu investimentos estaduais e federais na infraestrutura de transportes de Santa Catarina, iniciadas que considerou como "essenciais" para o desenvolvimento dos portos estaduais e de sua economia. Ele destacou a expectativa com a conclusão da BR-285, rodovia que atravessa o estado e se liga a outras estradas até chegar à costa oeste da América do Sul (banhada pelo Oceano Pacífico). Segundo Moisés, com a entrega dessa obra, a área de influência dos portos catarinenses será ampliada e cargas, hoje enviadas ao Porto de Rio Grande (RS), devem ser direcionadas aos complexos do estado.

A construção da BR-285 é uma obra do Governo Federal, mas devido sua importância para a economia de Santa Catarina, o governador firmou uma parceria com a União e repassou R\$ 15 milhões para aumentar o ritmo dos trabalhos e concluí-los mais rapidamente.

Após o encontro, o grupo do Sul Export seguiu para uma visita técnica ao Porto de Imbituba (SC), para conhecer suas instalações e planos de expansão (leia na página 6).

### **PROGRAMAÇÃO SUL EXPORT**

**Hoje | Terça-feira**

#### **Início da transmissão online**

**09h00** Abertura da programação técnica desenvolvida pelo Conselho do Sul Export Palavras de José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, e Jesualdo Silva, presidente do Conselho do Sul Export

**09h15** Painel 1: Concessão dos canais de acesso a portos da Região Sul

**10h15** Painel 2: Modelo de gestão de portos delegados aos estados da região e o futuro dessas administrações 1

**1h15** Coffee break

**11h30** Painel 3: Avanços no transporte hidroportuário: os setores produtivos que podem ser beneficiados com a BR do Mar e dos Rios

**12h45** Almoço

**14h30** Painel 4: Visão dos embarcadores sobre os processos portuários e o transporte multimodal na região

**16h00** Coffee break

**16h15** Painel 5: Formação de corredores logísticos e o desenvolvimento da logística terrestre na Região Sul

**18h00** Leitura da Carta de Compromisso em Ano Eleitoral pelo presidente do Conselho, Jesualdo Silva, e anúncio do Mercosul Export

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/05/2022**

### **REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE INICIA ESTUDOS PARA IMPLANTAR RAMAL FERROVIÁRIO**

O consórcio vencedor do certame, formado por duas empresas de engenharia, tem prazo de 300 dias para adequar e atualizar o projeto executivo para construção de 9,7 km de ferrovia

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

**O RAMAL VIABILIZARÁ A INSTALAÇÃO DE UM TERMINAL DE MINÉRIO NA ILHA DE COCAIA, PARA ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE JAZIDAS LOCALIZADAS EM CURRAL NOVO, NO PIAUÍ, A 703 QUILOMETROS DO PORTO**



### **Ramal ferroviário irá do atracadouro pernambucano até a Ferrovia do Sertão, entre o entroncamento da BR-101 com a Rota do Atlântico (PE-09) e a porção leste da Ilha de Tatuoca, no porto**

Os estudos para atualização do projeto executivo de um ramal ferroviário a ser construído no Complexo Industrial Portuário de Suape iniciaram na tarde de ontem. A assinatura do contrato entre os representantes do consórcio e da Autoridade Portuária ocorreu pela manhã.

O consórcio, formado pelas empresas TPF Engenharia e B & C Engenheiros Consultores Ltda, terá 300 dias para adequar e atualizar o projeto de construção de 9,7 quilômetros de ferrovia.

A planta é de construção de um acesso ferroviário do atracadouro pernambucano até a Ferrovia do Sertão, entre o entroncamento da BR-101 com a Rota do Atlântico (PE09) e a porção leste da Ilha de Tatuoca, no Porto de Suape. O trecho tem 9,7 quilômetros.

O ramal viabilizará a instalação de um terminal de minério na Ilha de Cocaia, para escoamento da produção de jazidas localizadas em Curral Novo, no Piauí, a 703 quilômetros do porto. O empreendimento está previsto no Plano Diretor 2011 da estatal.

Segundo o diretor de Engenharia do Porto de Suape, Cláudio Valença, a contratação foi necessária para atualização do antigo projeto executivo, datado de 2014. “Nesse período, já foram identificadas erosões de solo em alguns trechos importantes do ramal. Além disso, será preciso readequar o traçado por causa da implantação de novas empresas nas proximidades do antigo ramal”, pontuou. Valença também destacou a importância de reestudo do solo ao longo de 660 metros após a ponte do Rio Massangana, para confirmação ou não da solução anteriormente apontada para tratamento. “O objetivo é buscar a melhor intervenção de engenharia alinhada com maior economicidade na execução desse serviço, bem como integrar os níveis das cotas da ferrovia com o terminal de minério”, acrescentou.

O investimento no projeto executivo, para viabilização desta etapa de implantação da ferrovia no território de Suape, é de R\$ 5.270.000,00.

“É um passo muito importante de preparação da infraestrutura do porto para a chegada deste grande projeto ferroviário, que terá impactos positivos não só para Suape, mas para toda a cadeia produtiva de Pernambuco e dos estados vizinhos. Há uma infinidade de novas possibilidades de negócios para diversas cargas, como grãos e veículos, por exemplo”, afirmou o diretor presidente de Suape, Roberto Gusmão. “Com esse e outros investimentos em curso, Suape, sem dúvida alguma, se consolidará como um dos mais importantes portos públicos do país em poucos anos”, complementou.

### **Estudos**

“Entre os serviços a serem executados no prazo contratual estão estudos geotécnicos, topográficos e ambientais, entrega de relatórios, desenvolvimento do projeto, plano de ação e planilha orçamentária”, explicou a coordenadora de Projetos de Infraestrutura de Suape, Alexandra West.

A Ferrovia do Sertão é uma alternativa à Transnordestina, iniciada em 2006 e que permanece inacabada por causa de sucessivos atrasos na obra, a cargo da TLSA, empresa responsável pela concessão do serviço. A autorização para construção do novo ramal foi assinada pelo então ministro da Infraestrutura (Minfra), Tarcísio de Freitas, em 10 de dezembro de 2021.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 17/05/2022**

### REGIÃO NORDESTE - COPI INVESTE EM NOVO GUINDASTE PARA ITAQUI

Equipamento portuário custou R\$ 20 milhões e vai otimizar a descarga de fertilizantes  
Por VANESSA PIMENTEL - [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**O GUINDASTE TEM CAPACIDADE NOMINAL SUPERIOR A 1.100 T/H E SERÁ UTILIZADO EM TERRA PARA GRANÉIS DE IMPORTAÇÃO**

***O equipamento está sendo fabricado na Alemanha e deve chegar ao Porto do Itaqui no início do ano que vem***

A Companhia Operadora Portuária do Itaqui (COPI), empresa que realiza serviços operacionais no Porto do Itaqui (MA), anunciou a compra de um novo guindaste portuário da marca Liebherr, modelo 420, um investimento superior a R\$ 20 milhões. É o terceiro equipamento da empresa deste tipo à disposição dos clientes que operam granel no complexo portuário maranhense.

O modelo está sendo fabricado na Alemanha e deve chegar ao Porto do Itaqui no início do ano que vem. De acordo com a Companhia, quando o equipamento começar a operar, irá otimizar as operações de descarga de fertilizantes realizadas no complexo.

O guindaste tem capacidade nominal superior a 1.100 t/h e garantirá a possibilidade de utilização do equipamento em terra em todos os berços disponíveis para granéis de importação no Porto do Itaqui.

Segundo a COPI, o equipamento trará mais qualidade e confiabilidade para o atendimento ofertado ao mercado de fertilizantes e outros volumes que são operados na região.

A empresa tem como negócios principais os serviços de descarga, transporte e armazenagem de granéis de importação; transporte e armazenagem geral de fertilizantes e demais granéis de importação; operação de carvão, calcário e outras cargas; e operação de descarga de produtos agrícolas a granel.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 17/05/2022

# BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT – 16/05/2022

EDITORIAL - HORA DE DEBATER

A desestatização das companhias docas não é a única estratégia do Governo Federal para garantir investimentos e aumento de eficiência em seus portos. Uma outra linha de ação prevê a concessão dos acessos aos complexos marítimos. Em Paranaguá e Antonina, no Paraná, a proposta é repassar à iniciativa privada a exploração, a manutenção e a ampliação do canal aquaviário.

Pelo plano desenvolvido pelo Ministério da Infraestrutura, a empresa selecionada terá de investir R\$ 1,05 bilhão nos primeiros quatro anos da concessão. Os recursos serão destinados ao aprofundamento do canal, que ampliará o limite máximo do calado dos navios que passarem pelo canal, dos atuais 12,5 para 15,5 metros. Com isso, o complexo portuário poderá receber embarcações de maiores dimensões, como os porta-contêineres



da classe New Panamax. Outros investimentos incluem a dragagem de manutenção, o balizamento náutico, a gestão ambiental e a implantação de um sistema de controle de tráfego (no modelo VTS). O prazo da concessão será de 25 anos.

Será o primeiro projeto de privatização de um canal de acesso portuário no País, que irá experimentar um modelo já adotado em nações como Argentina e Países Baixos.

Exatamente por ser um projeto novo para a realidade legal e portuária brasileira, essa proposta deve ser debatida pelo setor público e, principalmente, a iniciativa privada, o que ocorrerá durante o Sul Export, evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, que terá início oficial na noite desta segunda-feira e terminará amanhã, terça-feira, em Florianópolis (SC).

Este é o momento de se analisar os ganhos e os riscos inerentes a esse projeto, sua eficácia e onde pode ser melhorado, o que poderá ser feito durante a programação do Sul Export, que, dessa forma, cumpre seu papel de fomentar o desenvolvimento portuário e logístico da Região Sul. Que os vários aspectos dessa proposta sejam analisados por autoridades, lideranças empresariais e especialistas e o Brasil possa obter o melhor para seu sistema portuário, estratégico para o desenvolvimento de sua economia e sua sociedade.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 16/05/2022*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

#### **DOCAS DO RIO**

O Porto do Rio de Janeiro movimentou 2,4 milhões de toneladas de mercadorias no primeiro trimestre do ano, segundo dados da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), a autoridade portuária, divulgados na última semana. O resultado é 13,5% maior do que o registrado no mesmo período do ano passado. Ainda de acordo com a CDRJ, a tendência de aumento na carga containerizada verificada nos meses recentes se manteve, contabilizando uma alta de 27,2%. Em TEU, foram 128.342, 30,6% a mais.

#### **PORTONAVE**

O terminal da Portonave em Navegantes (SC) movimentou mais de 1 milhão de TEU no ano passado, ultrapassando essa marca pela primeira vez em sua história. Foi um crescimento de 29% em relação a 2020.

#### **EXPECTATIVA**

No mercado financeiro, cresce a expectativa pelo fim dos lockdowns nas cidades da China, especialmente as portuárias, a partir desta semana. Para especialistas, é o primeiro passo para o fim do caos logístico que afeta a economia global.

#### **BANDEIRA PORTUGUESA**

Portugal tem se destacado entre os países procurados para o registro de navios, os denominados Estados de Bandeira. Levantamento realizado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad) mostra que, considerando esse grupo de países, Portugal foi o que, no ano passado, apresentou o maior crescimento em número de embarcações registradas - uma alta de 10% - e, ainda, o que mais subiu no ranking dos estados com navios

cadastrados, passando da 16ª para a 14ª posição. Esses dados foram apresentados durante a Portugal Shipping Week 2022, que terminou na última sexta-feira, em Alcântara.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/05/2022

## NACIONAL - ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE COBRANÇA DE THC

A consulta trata sobre abusividades relacionadas na cobrança de Taxa de Movimentação no Terminal

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



**A ANTT PODE APROVAR NESTA SEMANA MODIFICAÇÕES NO PROJETO DE CONCESSÃO DO TRECHO DA FERROVIA EF-334/BA, CONHECIDA COMO FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL)**

***Vista aérea do Porto de Pecém: a audiência pública busca sistematizar mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas com cobrança de THC de usuários, por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras***

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará amanhã (17), às 15 horas, a Audiência Pública 03/2022, que trata da sistematização do mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança de Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge ou THC).

O aviso foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) da última quinta-feira (12). O tema está na Agenda Regulatória da Agência, biênio 2020/2021. As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de audiência pública estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

A Taxa de Movimentação no Terminal é o preço cobrado pelos serviços de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e a instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação.

### Congresso

A pauta do Plenário da Câmara traz o debate sobre a Medida Provisória (MP) 1.097, que abre crédito extraordinário para o Ministério da Infraestrutura. A medida objetiva viabilizar R\$418 milhões ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), para viabilizar a reconstrução de infraestruturas rodoviárias danificadas pelas chuvas intensas em diversos estados.

### Agências

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia hoje, segunda-feira (16), a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Em pauta, está a celebração de Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre a agência e a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA).

O objetivo é colher esforços para o aperfeiçoamento dos serviços prestados à comunidade do setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil. Além disso, o ACT também busca viabilizar a execução de atividades de apoio à ANTT relacionadas à inscrição e manutenção do cadastro do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

Também está em pauta uma solicitação de modificações no projeto de concessão do trecho da Ferrovia EF334/BA, conhecida como Ferrovia de Integração Oeste–Leste (Fiol). A concessão foi assinada pelo Ministério da Infraestrutura e Bahia Ferrovias S/A em abril do ano passado.

Também hoje a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Destaque para a análise do pedido de reconsideração feito pela concessionária de Viracopos contra decisão que negou recurso e manteve a obrigação de pagamento da Contribuição Variável referente às Receitas Brutas do ano de 2020.

TCU O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza, nesta quarta-feira (18), a sua reunião telepresencial de plenário. O ministro Jorge Oliveira relata dois processos. Ambos tratam de pedidos de reconsideração contra acórdão que julgou irregularidades em dois aeroportos, Vitória/ES e Congonhas/SP. Já o ministro Bruno Dantas julga um embargo de declaração contra o acórdão por meio do qual o Tribunal julgou o relatório de auditoria de conformidade realizado nas obras do prolongamento do que-bramar do porto organizado de Salvador.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/05/2022

## NACIONAL - IMPORTADORES VÃO PAGAR MENOS E NÃO DEVEM AUMENTAR COTA DE COMPRAS

Crise logística mundial, alta do dólar, falta de competitividade e inflação anual a 12,13% não favorecem resultado esperado pelo Governo Federal

Por BÁRBARA FARIAS - barbara@portalbenews.com.br



**“Em abril, as nossas importações cresceram 34,4% em preço e caíram 6,9% em quantidade, segundo o Governo Federal”, afirmou o presidente da AEB, José Augusto de Castro**

A medida de isenção ou redução da tarifa de importação de 11 produtos, anunciada pelo Governo Federal na última quarta-feira (11), beneficiará importadores. Mas com a crise logística mundial e a consequente baixa oferta de contêineres e navios, eles não devem aumentar suas compras, segundo especialistas ouvidos pela reportagem. Eles também consideram que a alteração na política tributária, que entrou em vigor na quinta-feira (12) e vale até 31 de dezembro para algumas commodities e petróleo, não deverá desacelerar a inflação no País.

O presidente executivo da Associação Brasileira de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, avaliou que a medida beneficiará os importadores porque eles vêm pagando mais caro e importando menos produtos. “Em abril, as nossas importações cresceram 34,4% em preço e caíram 6,9% em quantidade, segundo o Governo Federal. Nós estamos comprando menos e gastando muito mais”, afirmou.



**“BASICAMENTE, NÓS VAMOS IMPORTAR SE FOR PRECISO, E NÃO IMPORTAR MAIS PORQUE AGORA TEM UM DESCONTO. POR EXEMPLO, UMA EMPRESA QUE COMPRA TRIGO, VAI CONTINUAR COMPRANDO, AGORA, SEM O TRIBUTO, MAS NÃO SIGNIFICA QUE ELA VAI REDUZIR O PREÇO FINAL PORQUE VAI DEIXAR DE PAGAR O TRIBUTO. NÃO HAVERÁ REDUÇÃO NO MERCADO INTERNO PORQUE NÃO TEM CONCORRÊNCIA. O GOVERNO ESTÁ FAZENDO DE TUDO PARA BAIXAR A INFLAÇÃO, MAS, NA PRÁTICA, NÃO VAI ACONTECER NADA”**

**JOSÉ AUGUSTO DE CASTRO**

presidente executivo da Associação Brasileira de Comércio Exterior do Brasil (AEB)

No entanto, Castro disse que importadores não vão comprar mais produtos do exterior por causa do corte nos tributos. “Não podemos nos esquecer que a China tem portos bloqueados, então não tem contêiner e nem navios disponíveis. Você pode comprar produtos e não saber quando vão entregar”, afirmou.

O especialista em comércio exterior afirmou também que a redução nas alíquotas dos produtos importados não terá efeito na retração da inflação no mercado interno brasileiro. “Ninguém vai baixar os preços para controlar a inflação”, comentou Castro.

“Basicamente, nós vamos importar se for preciso, e não importar mais porque agora tem um desconto. Por exemplo, uma empresa que compra trigo, vai continuar comprando, agora, sem o tributo, mas não significa que ela vai reduzir o preço final porque vai deixar de pagar o tributo. Não haverá redução no mercado interno porque não tem concorrência. O Governo está fazendo de tudo para baixar a inflação, mas, na prática, não vai acontecer nada”, finalizou.

Segundo o Ministério da Economia, os produtos cujas alíquotas foram zeradas são: carnes desossadas de bovino congeladas (era de 10,8%), pedaços de frango (era 9%), farinha de trigo (10,8%), trigo (9%), bolachas e biscoitos (16,2%), outros produtos de padaria e pastelaria (16,2%), ácido sulfúrico, que é usado na fabricação de fertilizantes (3,6%) e milho em grãos (7,2%). Já os seguintes produtos tiveram redução nas alíquotas para 4%: os vergalhões de aço CA 50 e CA 60 (era 10,8%) e o fungicida Mancoseb técnico (era de 12,6%).

Divulgação



**“O IMPORTADOR QUE QUER LUCRO, SE ELE NÃO TIVER COMPETIÇÃO, IRÁ AUMENTAR A MARGEM DE LUCRO. O QUE VAI DETERMINAR SE A REDUÇÃO SERÁ REPASSADA AOS CONSUMIDORES É A ESTRATÉGIA QUE CADA IMPORTADOR VAI ADOTAR”**

**EMANUEL PESSOA**

advogado especializado em Direito Econômico Internacional

“A medida favorece as importações porque reduz o custo de tributação dos insumos e suprimentos, principalmente de commodities e petróleo, principalmente do diesel. Nós importamos cerca de 20% do diesel. Só que essa redução, na prática, não será repassada ao preço final do produto no mercado interno. Isso pode até virar lucro para o produtor, o fabricante e para o agronegócio”, avaliou o economista Fernando Wagner Chagas.

Divulgação



**“NÓS IMPORTAMOS CERCA DE 20% DO DIESEL. SÓ QUE ESSA REDUÇÃO, NA PRÁTICA, NÃO SERÁ REPASSADA AO PREÇO FINAL DO PRODUTO NO MERCADO INTERNO. ISSO PODE ATÉ VIRAR LUCRO PARA O PRODUTOR, O FABRICANTE E PARA O AGRONEGÓCIO”**

**FERNANDO WAGNER CHAGAS**

economista

Chagas observou que mesmo com o dólar subindo, a redução das alíquotas de importação não vai impactar os custos de produtos importados. “Mesmo com o aumento do dólar, pode até diminuir o custo de importação, mas não diminui o preço para o consumo interno”, acrescentou Chagas explicando que a falta de competitividade no mercado e a inflação a 12,13%, conforme divulgado pelo IBGE, são fatores que dificultam a desaceleração da inflação e a redução de preços para os consumidores brasileiros.

O advogado Emanuel Pessoa, especializado em Direito Econômico Internacional, avaliou que a medida do Governo é correta, mas com os altos preços do mercado interno é difícil surtir algum efeito na economia. No entanto, ressaltou que o importador poderá aumentar a sua margem de lucro. “Ao reduzir o custo de importação do alimento, aumenta-se a importação e concorre-se com o mercado doméstico. Só que os preços estão muito altos no mercado doméstico. Então, o importador que quer lucro, se ele não ver competição, irá aumentar a margem de lucro. O que vai

determinar se a redução será repassada aos consumidores é a estratégia que cada importador vai adotar. A medida é correta, mas, na prática, isso vai depender da competitividade do setor de cada item importado”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 16/05/2022**

## REGIÃO SUL - SUL EXPORT DISCUTE CONCESSÃO PARA ACESSOS E GANHOS DE EFICIÊNCIA

O fórum regional vai acontecer hoje e amanhã, com transmissão online, diretamente de Florianópolis/SC

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



**O governo espera entregar os estudos para a concessão do Canal de Acesso Aquaviário do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina neste ano**

“A concessão dos canais de acesso de portos da região Sul” será um dos principais temas da edição deste ano do Sul Export, evento regional do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária que ocorre hoje e amanhã em Florianópolis (SC). Os debates serão transmitidos pelo portal BE News, de forma

gratuita e sem necessidade de inscrição prévia.

Presencialmente, o evento é exclusivo a conselheiros, autoridades e patrocinadores.

Um canal de acesso portuário é definido como qualquer trecho de hidrovia ligando os berços de atracação de um porto ao mar aberto. Atualmente, o serviço de manutenção desses canais em todo o Brasil é prestado pelas autoridades portuárias e financiado por meio das tarifas portuárias. Mesmo com a padronização da taxa sendo definida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) pela Resolução Normativa n. 32, entidades públicas e privadas ainda discutem melhorias para os serviços prestados.

Mas o fato é que exportadores, empresários do agronegócio e o setor produtivo estão preocupados com os custos para infraestrutura e logística. Mas de onde deve vir a solução? Da privatização para melhorias dos corredores logísticos do País?

É o que o governo vem defendendo. Em julho do ano passado, a concessão do Canal de Acesso Aquaviário do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no Paraná, foi qualificada pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Os estudos sobre a privatização, feitos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), foram entregues ao Ministério da Infraestrutura no último mês de março.

Este será o primeiro projeto de concessão de infraestrutura de acesso aquaviário de portos organizados do Brasil. O objetivo é que o vencedor do leilão realize a ampliação, manutenção e exploração do canal de acesso aos Portos de Paranaguá e Antonina.

As melhorias no canal de acesso permitirão que o tempo de navegação e atracação seja reduzido, possibilitando um ganho de eficiência dos terminais portuários da região. A ampliação do calado operacional (distância entre a lâmina d'água e o fundo do mar) também permitirá que os terminais possam receber navios maiores, com mais capacidade de carga.



As entidades ligadas ao setor portuário pontuam que as melhorias no canal de acesso são importantes. Contudo, é necessária uma otimização regulatória para tratar de todas as dificuldades e percalços existentes.

O que tanto o setor privado como o público concordam é que é preciso convergência. Seja regulatória, tarifária ou até mesmo de diretrizes, pensando em como reduzir custos tarifários. Contudo, como atingir essa convergência? É possível atuar para trazer melhorias que impactarão de maneira real no setor? Para esse caso, a concessão dos berços de atracação trará reduções? Essas privatizações precisam vir atreladas a uma melhoria regulatória? Acompanhe e confira no Sul Export.

### **Sobre o Fórum**

O Sul Export é uma realização do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, de caráter permanente, multisetorial e agregador e que organiza dinâmicas para promoção do diálogo entre os diferentes agentes envolvidos com as operações portuárias, de logística e de infraestrutura.

O Brasil Export e seus organismos regionais, hoje, contam com mais de 250 conselheiros, profissionais qualificados e que atuam no setor privado, em entidades representativas e no poder público.

Desde 2020, essas edições regionais são organizadas com o objetivo de debater temas essenciais para o segmento e promover visitas técnicas a portos, terminais multimodais, centros de distribuição e unidades de produção. São elas: Norte Export, Nordeste Export, Centro-Oeste Export, Sudeste Export, Santos Export e Sul Export.

### **PROGRAMAÇÃO PRELIMINAR E SUJEITA A ALTERAÇÕES**

#### **Dia 16 | Segunda-feira**

- 09h00 Café da manhã com governador de Santa Catarina, Carlos Moisés  
(atividade somente para um representante de cada patrocinador)
- 10h30 Saída do hotel para Imbituba
- 11h30 Recepção na Autoridade Portuária de Imbituba
- 12h00 Apresentação pelo diretor-presidente do Porto, Fábio Riera
- 13h00 Almoço
- 14h30 Visita ao terminal da Santos Brasil
- 15h30 Visita a outras dependências do Porto de Imbituba
- 16h30 Retorno para Florianópolis

#### ***Início da transmissão online***

- 19h00 Solenidade de abertura com a participação do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni

#### **Dia 17 | Terça-feira**

#### ***Início da transmissão online***

- 09h00 Abertura da programação técnica desenvolvida pelo Conselho do Sul Export  
Palavras de José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export,  
e Jesualdo Silva, presidente do Conselho do Sul Export
- 09h15 Painel 1: Concessão dos canais de acesso a portos da Região Sul
- 10h15 Painel 2: Modelo de gestão de portos delegados aos estados da região e o futuro  
dessas administrações
- 11h15 Coffee break
- 11h30 Painel 3: Avanços no transporte hidroportuário: os setores produtivos que podem  
ser beneficiados com a BR do Mar e dos Rios
- 12h45 Almoço
- 14h30 Painel 4: Visão dos embarcadores sobre os processos portuários e o transporte

multimodal na região

16h00 Coffee break

16h15 Painel 5: Formação de corredores logísticos e o desenvolvimento da logística terrestre na Região Sul

18h00 Leitura da Carta de Compromisso em Ano Eleitoral pelo presidente do Conselho, Jesualdo Silva, e anúncio do Mercosul Export

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/05/2022

## REGIÃO SUDESTE - PORTO DE ITAGUAÍ DEVE LICITAR TRÊS ÁREAS NESTE ANO

Com mais de 2 milhões de metros quadrados de espaço disponível, a Autoridade Portuária prevê licitar uma área de apoio operacional, além de dois terminais de granéis sólidos

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



***O Porto de Itaguaí, concluiu neste mês uma importante obra, que foi a remoção de um corpo rochoso que limitava a profundidade do canal principal.***

O Porto de Itaguaí (RJ), junto à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquários, prevê licitar ainda em 2022 uma área de apoio operacional e dois terminais de granéis sólidos. Os projetos visam a ampliação do

complexo, que ainda tem mais de 2 milhões de metros quadrados de área disponível, e trariam investimentos superiores a R\$ 3 bilhões.

De acordo com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), a Autoridade Portuária, os projetos fazem parte de uma grande expansão pensada para o porto, que completou 40 anos no último dia 7, e os estudos para a exploração dessas novas áreas já estão em curso.

Um dos terminais de granéis, o ITG 03, já teve um processo de arrendamento simplificado no ano passado, mas, segundo a CDRJ, o mercado entendeu que o modelo não estava aderente às necessidades de investimentos para a área. Por isso, um novo estudo para um arrendamento ordinário está sendo feito e a licitação deve ocorrer até o fim deste ano.

Já os estudos do terminal ITG 02 estão sendo adequados pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL). A meta da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquários é de publicar o edital também até o fim deste ano.

O projeto de implantação de uma Área de Apoio Logístico (AALP), por sua vez, está sendo conduzido pela equipe interna da CDRJ. A estimativa é de concluir os trâmites até o final deste semestre, com expectativa de licitação no início do segundo semestre de 2022.

“Estamos aprimorando cada vez mais nossas condições operacionais e de infraestrutura, que atendam às necessidades do mercado com segurança e qualidade”, disse o superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves.

Dutovia Existe ainda um ambicioso projeto que prevê conectar o porto por uma dutovia às bacias produtoras de óleo e gás do pré-sal, na Bacia de Santos. O objetivo é que o escoamento do gás produzido no Campo de Bacalhau, a 185 km do litoral de Ilhabela (SP), seja feito por Itaguaí.

O diretor de Negócios e Sustentabilidade, Jean Paulo Castro e Silva, explica que os investimentos na obra estão esmados em R\$ 5 bilhões.



“Os investimentos na dutovia são muito relevantes para todo o estado do Rio de Janeiro, pois permitirão o escoamento do gás natural a ser produzido na Bacia de Santos e seu processamento na área do Porto de Itaguaí, com a subsequente distribuição para o mercado doméstico e exportação dos excedentes”.

**JEAN PAULO CASTRO E SILVA**  
diretor de Negócios e Sustentabilidade

EXISTE AINDA UM AMBICIOSO PROJETO QUE PREVÊ CONECTAR O PORTO POR UMA DUTOVIA ÀS BACIAS PRODUTORAS DE ÓLEO E GÁS DO PRÉ-SAL, NA BACIA DE SANTOS. O OBJETIVO É QUE O ESCOAMENTO DO GÁS PRODUZIDO NO CAMPO DE BACALHAU, A 185 KM DO LITORAL DE ILHABELA (SP), SEJA FEITO POR ITAGUAÍ.

A dutovia, denominada Rota 4B, teria 300 quilômetros de extensão, capacidade de transportar 15 milhões de metros cúbicos de gás e colocaria o Rio de Janeiro no centro da maior iniciativa desenvolvida a partir do Novo Mercado de Gás, programa lançado pelo Governo Federal em 2019.

“Os investimentos na dutovia são muito relevantes para todo o estado do Rio de Janeiro, eis que permitirá o escoamento do gás natural a ser produzido na Bacia de Santos e seu processamento na área do Porto de Itaguaí, com a subsequente distribuição para o mercado doméstico e exportação dos excedentes”, detalha o diretor Jean Paulo.

### Obras

O Porto de Itaguaí concluiu neste mês uma importante obra, que foi a remoção de um corpo rochoso que limitava a profundidade do canal principal do complexo em 19,50 metros e, conseqüentemente, o calado em 17,80m. Agora, toda a extensão do canal tem profundidade mínima de 20m, o que atende aos navios maiores de minério de ferro, principal carga movimentada pelo complexo.

O corte da rocha custou R\$ 14,3 milhões, e foi viabilizado por investimento privado realizado pelo TUP Porto Sudeste.

Outra obra, está em fase de licenciamento ambiental, com previsão de início para o segundo semestre deste ano, é a dragagem do canal derivativo, com investimento de R\$ 263 milhões. Será feito o aprofundamento e alargamento do canal visando atender aos navios tipo que demandam os diversos terminais, diminuindo a dependência de utilização do canal do terminal privado da Ilha Guaíba (TIG), de titularidade da empresa Vale.

Estão previstos ainda estudos para a implantação do Canal Leve, paralelo ao canal principal. O intuito é criar uma mão dupla que permita o cruzamento de navios, o que geraria aumento na taxa de ocupação dos berços e, conseqüentemente, ganhos de produtividade operacional para os terminais e para o porto.

Porém, a CDRJ enfatiza que, por ser um projeto de caráter inovador, depende de aprovação por parte da Marinha do Brasil. A apresentação dos estudos à Autoridade Marítima deve acontecer no segundo semestre de 2022.

“A implantação dependerá da dinâmica do processo, mas acredita-se que no decorrer de 2023 tenhamos concluído todo o projeto e sua execução”, explicou em nota a assessoria da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/05/2022

### REGIÃO NORDESTE - PORTO DE RECIFE E UFPE QUEREM APERFEIÇOAR ATRACAÇÃO

O curso visa contribuir com o aperfeiçoamento da operação de atracação e a formação de recursos humanos na área de tecnologia portuária

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



**NA SEGUNDA FASE, QUE DEVERÁ DURAR TRÊS MESES, SERÃO SELECIONADOS OS 10 ALUNOS COM MELHORES RENDIMENTOS NO CURSO PARA DESENVOLVER O CÓDIGO COMPUTACIONAL. OS TÉCNICOS DO ANCORADOURO TAMBÉM PARTICIPARÃO DA CAPACITAÇÃO E APRENDERÃO COMO FUNCIONA O CÓDIGO NA PRÁTICA**

*Nas aulas serão apresentados os conceitos teóricos e numéricos para a determinação das forças produzidas pelo vento e correnteza em embarcações atracadas no porto*

O Porto do Recife e a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) abriram inscrições para o Projeto de Extensão Tecnológica (PET) “Código Computacional para Cálculo das Forças Atuantes na Amarração de Navios e Defensas Portuárias”, do curso de Engenharia Naval da UFPE.

O objetivo do curso é contribuir com o aperfeiçoamento da operação de atracação de navios e a formação de recursos humanos na área de tecnologia portuária. O projeto dará continuidade ao desenvolvimento de um código computacional para cálculo dos esforços nas linhas de amarração dos navios, cabeços e defensas do Porto do Recife.

A primeira fase, com um mês de duração, consistirá na seleção de 30 alunos para um curso de capacitação em engenharia naval e tecnologia aplicada às operações portuárias, além de uma visita às instalações do Porto do Recife.

Na segunda fase, que deverá durar três meses, serão selecionados os 10 alunos com melhores rendimentos no curso para desenvolver o código computacional. Os técnicos do ancoradouro também participarão da capacitação e aprenderão como funciona o código na prática.

Nas aulas serão apresentados os conceitos teóricos e numéricos para a determinação das forças produzidas pelo vento e correnteza em embarcações atracadas no porto (utilizando normas e regulamentos).

Todos os estudantes participantes que concluírem o curso com sucesso receberão um certificado de curso de extensão da UFPE. Já os alunos que passarem para a segunda fase receberão uma bolsa da Facepe de R\$ 500 durante os três meses de duração do curso

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/05/2022

### REGIÃO NORDESTE – MARINHA FAZ ATENDIMENTO MÉDICO E ODONTOLÓGICO GRATUITO EM FERNANDO DE NORONHA

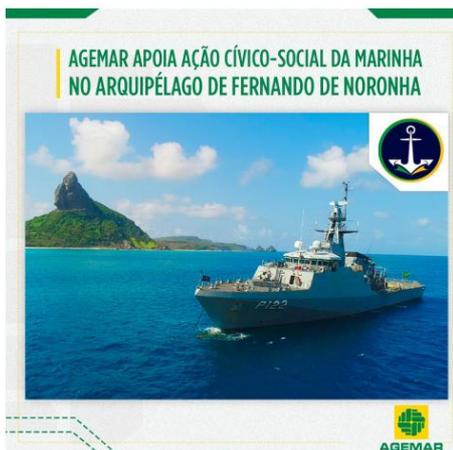
Ação começa hoje e segue até quinta-feira (19)

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

A Marinha do Brasil vai oferecer atendimento médico e odontológico, além de testes laboratoriais, aos moradores de Fernando de Noronha. A ação começa hoje (16) e segue até quinta-feira (19) e faz parte de uma ação-cívico social comandada pela instituição para comemorar o Bicentenário da

Independência do País. As atividades têm o apoio da empresa Agemar, referência no Nordeste em infraestrutura e logística.

Os moradores do arquipélago serão atendidos por especialistas em saúde e poderão fazer testes laboratoriais, além de participarem de oficinas e palestras. Serão oferecidas consultas odontológicas e com médicos especialistas em endocrinologia, ginecologia, otorrinolaringologia, ortopedia, oftalmologia, clínica médica, infectologia, cardiologia, dermatologia, reumatologia e mastologia.



### AS ATIVIDADES TÊM O APOIO DA EMPRESA AGEMAR, REFERÊNCIA NO NORDESTE EM INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

A população também terá acesso a exames complementares, como ultrassonografia e ecocardiografia, testes de infecções sexualmente transmissíveis, glicose e aferição de pressão.

As ações acontecem simultaneamente na Unidade de Saúde da Família, no Hospital São Lucas, na Escola Arquipélago e na sede do Instituto Chico Mendes da Biodiversidade (ICMBio).

O atendimento na Unidade de Saúde da Família e no Hospital São Lucas é das 8h30 às 12h30 e das 13h30 às 16h30. O acesso aos serviços ocorre mediante fichas que são distribuídas nesses dois locais.

O trabalho é realizado em parceria com a Administração de Fernando de Noronha, o Governo do Estado de Pernambuco, a Universidade Federal do Rio Grande do Norte, a Universidade Federal de Pernambuco e a Força Aérea Brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 16/05/2022



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP EGÍPCIOS SE REVOLTAM COM PLANO DO GOVERNO DE VENDER PORTOS

Informação: MEMO (17 de maio de 2022)



**O primeiro-ministro do Egito, Mostafa Madbouly, em Xangai, em 5 de novembro de 2018 [Aly Song/AFP/Getty Images]**

Cidadãos egípcios expressaram sua indignação nas redes sociais após o anúncio de um plano do governo para vender sete dos maiores portos do país.

O primeiro-ministro egípcio, Mostafa Madbouly, fez o anúncio e acrescentou que a mesma estratégia será empregada para vender hotéis estatais “para expandir as instituições governamentais”. Madbouly explicou que a medida faz parte do “plano do governo para lidar com a atual crise global”.

Acrescentou que algumas ações da ferrovia expresso nacional e outros megaprojetos serão também oferecidos.

O proeminente juiz Nour Farahat apontou que o governo está vendendo os ativos do país sem obter permissão do público. “O governo não é dono da riqueza do país, que foi acumulada ao longo de gerações”, ressaltou. “Um referendo popular deve ser realizado, caso contrário estaremos vendendo a propriedade de outros.”

De acordo com a ativista de mídia social Rasha Ezzat, os portos são uma “questão de segurança nacional”. Aqueles que permanecem em silêncio sobre isso, ela disse, são traidores. “A segurança nacional egípcia é negociável?”

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

**Data: 17/05/2022**

## ONU NEGOCIA REABERTURA DE PORTOS UCRANIANOS PARA EVITAR FALTA DE ALIMENTOS

**Informação: EXAME (17 de maio de 2022 )**



**ONU: A Rússia não parece engajada em um acordo com momento, segundo as fontes (Reuters/Yoruk Isik)**

O secretário-geral das Nações Unidas, António Guterres, está buscando fechar um acordo com a Rússia, Turquia e outras nações para reabrir as exportações de alimentos da Ucrânia ao resto do mundo, de forma a evitar uma potencial escassez global, de acordo com diplomatas familiarizados com as conversas.

A Rússia fechou o porto ucraniano no Mar Negro para enfraquecer o país e conquistar esta região costeira. Guterres pediu a Moscou que permita a saída de algumas embarcações ucranianas de sair em troca de relaxar medidas que bloqueiam exportações russas e bielorrussas de fertilizantes à base de potássio.

A Rússia não parece engajada em um acordo com momento, segundo as fontes. Turquia, uma potência do Mar Negro, expressou disposição em participar do acordo, inclusive removendo minas do mar e gerenciando o tráfego marítimo, disseram eles.

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

**Data: 17/05/2022**

## PORTO DE ANGRA DOS REIS COMEMORA 90 ANOS COM PROJETOS DE EXPANSÃO

**Informação: Datamar News (17 de maio de 2022 )**



**Foto: Divulgação / Datamar News**

No dia 14 de maio, o Porto de Angra dos Reis comemorou 90 anos e a autoridade portuária que o administra, a Companhia Docas do Rio de Janeiro, aproveitou a ocasião para informar sobre os projetos de melhorias estruturais em andamento no Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR). Esses projetos aumentarão sua capacidade operacional e fluxo de bens e suprimentos.

De acordo com o gerente Anderson Pereira, aumentar o calado do terminal de 8,5 metros para 10 metros e ampliar a retroárea em mais 50 mil m<sup>2</sup> estão entre os projetos previstos pela locadora. Além disso, segundo o gerente do porto, a futura reativação da ferrovia Barra Mansa-Angra beneficiará a logística do terminal.



Os estudos apresentados na renovação do contrato da locatária previam investimentos da ordem de R\$ 85 milhões em 2024 e 2025. Aproximadamente 94% desse valor será redirecionado para apoio às operações offshore e 6% para terminal receptivo de passageiros.

### **Vantagens competitivas**

O Porto de Angra dos Reis, localizado nas águas abrigadas da Baía da Ilha Grande, a 200 quilômetros da Bacia de Santos, onde estão localizados os maiores campos do pré-sal do Brasil, é utilizado principalmente para atividades de apoio offshore.

Com área total de 87.000 m<sup>2</sup> e 400 metros de extensão de píer, a TPAR possui uma Planta de Fluidos com capacidade de armazenamento de 43.000 barris e capacidade de fabricação diária de 6.000 barris de salmouras de cloreto, além da capacidade de fabricação e tratamento de fluido sintético de perfuração (1.000 barris por tanque).

O terminal também possui uma área de armazenamento de produtos químicos como sal grosso e outros insumos utilizados na fabricação e tratamento de fluidos sintéticos e à base de salmoura.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 17/05/2022*

### **SUAPE ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA VIABILIZAR RAMAL FERROVIÁRIO DO PORTO COM A FERROVIA DO SERTÃO**

*Informação: Agência Porto (17 de maio de 2022)*

Um trecho de 9,7 quilômetros entre o entroncamento da BR-101 com a Rota do Atlântico (PE-09) e a porção leste da Ilha de Tatuoca, no Complexo Industrial Portuário de Suape, será alvo de estudos para adequação e atualização do projeto executivo do acesso ferroviário do atracadouro pernambucano à Ferrovia do Sertão. O ramal viabilizará a instalação de um terminal de minério na Ilha de Cocaia, para escoamento da produção de jazidas localizadas em Curral Novo, no Piauí, a 703 quilômetros do porto. O empreendimento está previsto no Plano Diretor 2011 da estatal.

O consórcio formado pelas empresas TPF Engenharia e B & C Engenheiros Consultores Ltda foi o vencedor da licitação e a ordem de serviço para o início dos trabalhos será assinada, nos próximos dias, pelo diretor de Engenharia da estatal portuária, Cláudio Valença, e pelos representantes das corporações. O prazo de execução do contrato é de 300 dias. O investimento neste projeto executivo, para viabilização desta importante etapa de implantação da ferrovia no território de Suape, é de R\$ 5.270.000,00.

“É um passo muito importante de preparação da infraestrutura do porto para a chegada deste grande projeto ferroviário, que terá impactos positivos não só para Suape, mas para toda a cadeia produtiva de Pernambuco e dos Estados vizinhos. Há uma infinidade de novas possibilidades de negócios para diversas cargas, como grãos e veículos, por exemplo”, enfatiza o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão. “Com esse e outros investimentos em curso, Suape, sem dúvida alguma, se consolidará como um dos mais importantes portos públicos do país em poucos anos”, complementa.

O diretor Cláudio Valença explica que a contratação foi necessária para atualização do antigo projeto executivo, datado de 2014. “Nesse período, já foram identificadas erosões de solo em alguns trechos importantes do ramal. Além disso, será preciso readequar o traçado por causa da implantação de novas empresas nas proximidades do antigo ramal”, pontua. Valença também destaca a importância de reestudo do solo ao longo de 660 metros após a ponte do Rio Massangana, para confirmação ou não da solução anteriormente apontada para tratamento. “O objetivo é buscar a melhor intervenção de engenharia alinhada com maior economicidade na execução desse serviço”, bem como integrar os níveis das cotas da ferrovia com o terminal de minério”, acrescenta.

### ESTUDOS

No projeto executivo de toda e qualquer obra são detalhados os elementos necessários e suficientes para a realização completa de uma obra ou serviço, com base no que foi definido no plano básico do empreendimento. De conformidade com a legislação brasileira, deve-se seguir as normas definidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). “Entre os serviços a serem executados no prazo contratual estão estudos geotécnicos, topográficos e ambientais, entrega de relatórios, desenvolvimento do projeto, plano de ação e planilha orçamentária”, revela Alexandra West, coordenadora de Projetos de Infraestrutura de Suape.

A Ferrovia do Sertão é uma alternativa à Transnordestina, iniciada em 2006 e que permanece inacabada por causa de sucessivos atrasos na obra, a cargo da TLISA, empresa responsável pela concessão do serviço. A autorização para construção do novo ramal foi assinada pelo então ministro da Infraestrutura (Minfra), Tarcísio de Freitas, em 10 de dezembro de 2021. A obra será tocada pela iniciativa privada e tem custo estimado de R\$ 5,7 bilhões. A retirada da ilha dos limites do porto organizado de Suape, para instalação do terminal, foi publicada no Diário Oficial da União em 28 de abril deste ano.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 17/05/2022*

### ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO STS 53 ATÉ 31 DE MAIO

*Informação: Santos Port Authority (16 de maio de 2022 )*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou para o dia 31 de maio próximo a data limite visando o recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para realização do leilão para arrendamento da área STS 53, localizada no Porto de Santos.

A área se destinará à instalação de terminal para movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ).

A prorrogação foi publicada na edição desta sexta-feira (13) do Diário Oficial da União (DOU).

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do aviso de audiência pública nº 18/2021 estão disponíveis no endereço eletrônico: (Clicar no link abaixo)

<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/pesquisa-eventos-em-andamento/audiencias-publicas-e-tomadas-de-subsidios-em-andamento-1>

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 16/05/2022*

### PORTO DE IMBITUBA REALIZA MELHOR ABRIL DE SUA HISTÓRIA E TEM ALTA DE 45,9% NA MOVIMENTAÇÃO

*Informação: Porto de Imbituba (16 de maio de 2022 )*



**Foto: Porto de Imbituba**

O Porto de Imbituba encerrou abril com crescimento de 45,9% no seu índice de movimentação de cargas, em relação ao mesmo período de 2021. O volume de 680.954 toneladas é o maior já registrado no mês de abril e assume o 4º lugar no

ranking das maiores movimentações mensais realizadas em Imbituba.

As operações de importação (45,8%) e exportação (45,5%) ficaram praticamente iguais em termos de volume, seguidas da navegação de cabotagem (8,7%).

No acumulado do ano, o Porto público do Sul catarinense já soma a movimentação de mais de 2,6 milhões de toneladas, distribuídas no atendimento de 117 navios.

Os produtos do tipo granel sólido representaram 86,2% das operações de abril. A maior parte, garantida pelo coque de petróleo, seguido do minério de ferro, do milho e da hulha betuminosa. Os contêineres, apesar do recuo de 5,1% em relação ao número de TEUs transportados em abril de 2021, apresentaram alta de 21,9% no acumulado de janeiro a abril, se comparado ao volume realizado nos quatro primeiros meses do ano passado.

Para Fábio Riera, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, empresa do estado de Santa Catarina que administra o Porto, a curva de crescimento que Imbituba vem registrando na atividade portuária não só fortalece o Porto como motor de desenvolvimento regional, como também reflete o intenso trabalho da comunidade portuária para atender as necessidades do mercado. Para este ano, a expectativa da Autoridade Portuária é de que o Porto alcance novo recorde histórico, ultrapassando 7 milhões de toneladas anuais.

Comunicação Social SCPAR Porto de Imbituba.

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

Data: 16/05/2022

## PORTUGAL: PORTO DE VIANA DO CASTELO É O ÚNICO DO PAÍS SEM ACESSO FERROVIÁRIO

Informação: O Minho (16 de maio de 2022)



Foto: O Minho

O presidente do Porto de Leixões, Nuno Araújo, disse hoje à Lusa, antes de receber a 'Portugal Railway Summit', maior evento nacional do setor ferroviário, que a carga movimentada por trem na infraestrutura aumentará, contribuindo para a neutralidade carbônica.

A Lusa questionou o presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) nas vésperas de acolher, no terminal de cruzeiros, a Portugal Railway Summit 2022, organizada pela Plataforma Ferroviária Nacional (PFN), acerca de vários investimentos da empresa portuária no setor ferroviário.

Sobre o porto de Viana do Castelo, a administração portuária observa que este é "o único porto ao nível nacional sem ligação ferroviária", estando a "estudar todas as possibilidades que potenciem o porto e a região".

"No âmbito da consulta pública no âmbito do Plano Ferroviário Nacional, a APDL manifestou o seu total empenho em materializar uma estratégia integrada de desenvolvimento territorial da região de Viana do Castelo, em colaboração com os parceiros que integram o Conselho Empresarial Estratégico" local, apontou.

Precisamente na linha do Minho, que serve Viana do Castelo, Nuno Araújo salientou que faltam "infraestruturas que permitam fazer o transbordo de mercadorias, promovendo a intermodalidade e

integração de toda a cadeia logística”, apesar de já poderem circular composições com 750 metros.

Questionado sobre os projetos de alta velocidade a construir no Norte e no país, Nuno Araújo afirmou que possibilitarão “mitigar os constrangimentos de capacidade existentes, o que concorre para a diversificação e aumento das soluções logísticas à disposição de todos”.

Referindo-se ao terminal rodoferroviário da Guarda, Nuno Araújo indicou que o seu desenvolvimento “aumentará a cota de mercadoria movimentada pelo Porto de Leixões por ferrovia, contribuindo assim para alcançar os ambiciosos objetivos traçados rumo à neutralidade carbônica”.

“A ferrovia consome em média sete vezes menos energia e emite perto de nove vezes menos dióxido de carbono do que o transporte por rodovia”, lembrou o administrador portuário.

No porto de Leixões, que conta atualmente com cerca de seis quilômetros de vias-férreas no seu interior, a APDL ainda não administra o terminal ferroviário da Infraestruturas de Portugal (IP), estando a aguardar pelo Governo, pensando Nuno Araújo que tal anúncio possa “estar para breve”.

Paralelamente, o porto de Leixões “tem atualmente em curso um plano de investimento que irá permitir duplicar a atual capacidade instalada na movimentação de contentores para cerca de 1,2 milhões de TEUs [unidade de medida]”, algo que “não poderá traduzir-se na mesma proporção ao nível do volume de caminhões que hoje entram e saem” na infraestrutura.

“Tal seria incomportável, quer para a infraestrutura, quer do ponto de vista ambiental. Como tal, a única forma de escoar este acréscimo de carga será inevitavelmente através da ferrovia”, salientou o responsável à Lusa.

A Portugal Railway Summit decorre no terminal de cruzeiros do porto de Leixões na segunda e terça-feira, e tem como convidados previstos, além de Nuno Araújo, os vice-presidentes da CP – Trens de Portugal e da IP, respetivamente Pedro Moreira e Carlos Fernandes.

Também está prevista a presença do presidente da Metro do Porto, Tiago Braga, do Metropolitano de Lisboa, Vítor Domingues dos Santos, ou da presidente da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), Ana Paula Vitorino, entre outros agentes do setor, públicos e privados.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 16/05/2022*

## PORTO ROMENO CORRE CONTRA O TEMPO PARA LEVAR GRÃOS UCRANIANOS AOS MERCADOS GLOBAIS

*Informação: Moneytimes (16 de maio de 2022 )*



***A escala do desafio entra em foco no principal porto da Romênia no Mar Negro, Constança, onde apenas cerca de 1% da meta da UE, ou cerca de 240 mil toneladas de grãos ucranianos até agora, passou, disse o gerente Florin Goidea (Imagem: REUTERS/Jorge Adorno)***

Pressionada ao serviço de emergência pelo bloqueio dos portos marítimos da Ucrânia por invasores russos, a vizinha Romênia está correndo contra o tempo para levar os grãos ucranianos para os mercados globais antes que a próxima colheita desencadeie gargalos logísticos e problemas de armazenagem.

A Ucrânia, o quarto maior exportador de grãos do mundo, foi forçada pela invasão da Rússia a redirecionar os embarques de trem através de sua fronteira ocidental para a vizinha Polônia, Eslováquia e Romênia, ou em barcaças através de seus pequenos portos no rio Danúbio.

Mas a Ucrânia precisa movimentar 20 milhões de toneladas de grãos antes da nova colheita em menos de três meses para evitar gargalos e uma crise alimentar global.

A comissária europeia de transportes, Adina Valean, chamou o desafio de “gigantesco” e disse na quinta-feira que a Comissão Europeia trabalhará com os governos da UE para estabelecer novas rotas de transporte eficazes para os grãos ucranianos.

A escala do desafio entra em foco no principal porto da Romênia no Mar Negro, Constança, onde apenas cerca de 1% da meta da UE, ou cerca de 240 mil toneladas de grãos ucranianos até agora, passou, disse o gerente Florin Goidea à Reuters.

“Estamos em condições de lidar com esses produtos com grande esforço”, disse o presidente da operadora Comvex, Viorel Panait, à Reuters. “Mas esses esforços são insuficientes para compensar as rotas de trânsito do dia para noite para volumes tão importantes. Mais equipamentos são claramente necessários”.

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

*Data: 16/05/2022*

## O PLANO DA EUROPA PARA DEIXAR DE DEPENDER DO PETRÓLEO E GÁS RUSSOS

*Informação: VEJA (16 de maio de 2022)*



**BLOQUEIO – Gasoduto russo: o grosso da produção hoje é voltado para a Europa – Dmitry Lovetsky/AP/Image Plus**

Passados dois meses e meio de uma guerra que deveria durar dias, a Rússia, de um lado, e o resto da Europa mais Estados Unidos, de outro, reorganizam suas peças para, ao que tudo indica, acomodar um estado de conflito bélico por tempo indeterminado. No front, as tropas russas concentram seu poder de fogo ao longo da fronteira, traçando um corredor sob seu domínio com chance de se estender até o crucial porto ucraniano de Odessa, o que, se concretizado, extirparia um naco do território da Ucrânia e seu acesso ao Mar Negro. O avanço, no entanto, tem sido teimosamente contido pelos soldados da Ucrânia, armados com equipamento cada vez mais abundante e eficiente cedido pelo governo americano e pelos aliados, que apostam no eventual enfraquecimento e recuo de Vladimir Putin. Na diplomacia, uma nova rodada de sanções econômicas contempla chacoalhar uma relação até agora intocada: a mútua dependência da Europa em relação ao gás e petróleo russos e da Rússia para com recursos que esse comércio arrecada.

Em uma semana de intensa movimentação em Bruxelas, representantes da União Europeia discutiram detalhes da proposta de encerrar as importações de petróleo russo até o fim do ano. Em reunião virtual acompanhada pelo presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, o G7, integrado pelas maiores economias do planeta, também se comprometeu a aderir ao embargo. Se concretizada, a medida tem potencial para elevar os preços no mercado internacional e a inflação que castiga boa parte do planeta. “Há apenas dois meses, um bloqueio como esse seria considerado impossível”, afirma John Lough, especialista em segurança energética do Chatham House, de Londres.



Mesmo em guerra, a Rússia segue sendo a maior exportadora do planeta de petróleo bruto e refinado combinados, setor que representa 40% do PIB e é um pilar central da sua economia. Das exportações, 60% vão para a Europa, que recebe dos poços russos 27% de todo o óleo que consome — um laço comercial tão essencial que, com invasão e tudo, de 24 de fevereiro para cá os europeus gastaram 44 bilhões de euros em petróleo da Rússia. Hungria e Eslováquia suprem 100% de sua demanda nos Urais e os dois países, junto com a República Checa, terão um ano a mais para se adaptar.

A grande questão em aberto é quem vai repor na Europa o petróleo russo embargado. Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos, detentores respectivamente de 12% e 4% do mercado mundial, têm condições de aumentar sua produção, da mesma forma que o Cazaquistão, este beneficiado pela proximidade do mercado. Na busca de fornecedores, até Venezuela e Irã, párias internacionais, são opções em discussão. A Opep, no entanto, que reúne os principais produtores, não demonstra interesse em colocar mais petróleo na roda, escaudada por outras ocasiões de crise em que fez isso, a situação se acalmou e ela se viu inundada de estoques indesejados. Os Estados Unidos, o maior produtor mundial, consomem quase tudo internamente. “A recente liberação de reservas de emergência americanas atenua os problemas, mas não se sabe até quando vai durar”, ressalta Jonathan Eyal, do instituto Royal United Services, de Londres.

Se substituir o petróleo russo na Europa não é tarefa fácil, mais complicada ainda vai ser a prometida suspensão gradativa das importações de gás da Rússia, produto que supre 40% das necessidades dos países europeus (60% no caso da Alemanha, o motor do continente) e flui através de gasodutos construídos para essa função. A Noruega é o fornecedor mais à mão, mas tem capacidade limitada. Outros produtores que poderiam chegar à Europa via gasodutos vizinhos esbarram em litígios de fronteira, caso da Argélia via Marrocos (que é conectado à Espanha), se os dois países do Norte da África não estivessem brigando por pagamentos em aberto, e do gás israelense bombeado para a Turquia sob as águas de Chipre, não fossem esses dois inimigos mortais. Estados Unidos, o maior produtor do planeta, e Catar, por causa da distância, teriam de fornecer gás liquefeito transportado pelo mar, e diversos portos europeus já estão em obras para receber os enormes navios-tanque, mas a transição é cara e demorada. A Rússia, por seu lado, terá de dirigir o comércio para o Oriente e outras partes do mundo. Se acontecer mesmo, o rearranjo do tabuleiro energético mundial promete muita dor de cabeça.

\*

**Publicado em VEJA de 18 de maio de 2022, edição nº 2789**

\*

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 16/05/2022



**JORNAL O GLOBO – RJ**

**ENTIDADES DENUNCIAM À SEC, ÓRGÃO REGULADOR AMERICANO, RISCOS DE R\$ 18 BILHÕES NA ELETROBRAS**

Segundo queixa, 'os acionistas não foram devidamente informados sobre os valores que Furnas, subsidiária da Eletrobras, deverá arcar no caso da arbitragem da usina de Santo Antônio'

*Por Geralda Doca*



### **Denúncia ocorre em meio à análise do TCU sobre privatização da empresa Foto: Reprodução**

BRASÍLIA - Entidades de servidores da Eletrobras registraram uma queixa nesta terça-feira na SEC (órgão regulador do mercado americano) contra as contas da estatal, cujo processo de privatização pode ser analisado nesta quarta-feira pelo Tribunal de Contas da União (TCU). De acordo com a denúncia, "os acionistas não foram devidamente informados

sobre os valores que Furnas, subsidiária da Eletrobras, deverá arcar no caso da arbitragem da usina de Santo Antônio", em conta que pode chegar a R\$ 18 bilhões.

As informações foram divulgadas pelo jornal "Folha de S. Paulo" e confirmadas pelo GLOBO. A denúncia foi protocolada pela Associação dos Empregados da Eletrobras (AEEL), a Associação dos Empregados de Furnas (ASEF) e o Coletivo Nacional dos Eletricitários (CNE). Em nota, as entidades afirmam que tomaram a medida "Após os inúmeros avisos dos acionistas da Eletrobras sobre os problemas na aprovação das contas da companhia e eventuais suspeitas de fraude".

"Para entender melhor o caso, é preciso lembrar que devido aos atrasados na finalização da obra da usina de Santo Antônio, a empresa controladora da usina, Madeira Energia S/A (MESA), foi acionada em arbitragem para o pagamento de contratos de venda de energia que não foram honrados. A arbitragem decidiu que a MESA deverá pagar cerca de US\$ 300 milhões pelo descumprimento dos contratos. Esta situação obriga os sócios da empresa a integralizar mais capital na companhia, e, recentemente, à exceção da Eletrobras, os sócios da MESA se recusaram a injetar mais dinheiro na empresa, o que pode levá-la à falência ou estatização", afirmam as entidades.

Segundo as entidades, se a operação de Santo Antônio for comprometida, a Eletrobras corre o risco de ter que arcar, de forma imediata, com todas as dívidas de hidrelétrica, que podem somar cerca de R\$ 18 bilhões, segundo as entidades.

"As denunciantes, assim como outros acionistas, entendem que a eventual sonegação de informações tem vínculo direto com a pressa da direção da Eletrobras em privatizar a companhia a qualquer custo. Para cumprir uma agenda absolutamente ideológica, há a suspeita de que dados e valores importantes sobre as reais perdas da empresa foram omitidos dos acionistas", concluem.

Procurados, Eletrobras e Ministério das Minas e Energia não se pronunciaram até o momento.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 17/05/2022*

## **HIDRELÉTRICA DE SANTO ANTÔNIO PRECISA DE APORTE E PODE SE TORNAR CONTROLADA DA ELETROBRAS**

Empresa perdeu arbitragem bilionária e fará aumento de capital. Ainda não está claro se todos os sócios vão injetar recursos

*Por Glauce Cavalcanti*

RIO - A Santo Antônio Energia (SAE), que opera a usina hidrelétrica Santo Antônio no Rio Madeira, em Porto Velho (RO), se prepara para fazer um aumento de capital no valor de R\$ 1,58

bilhão. O montante, aprovado por unanimidade pelos acionistas da Madeira Energia, controladora da operação, será usado para cumprir decisão resultado de um processo de arbitragem envolvendo o consórcio construtor da usina.

Ao divulgar seus resultados no primeiro trimestre deste ano, na semana passada, a Santo Antônio Energia afirmou que eles foram “severamente impactados” pela sentença da arbitragem, ainda em fase preliminar, com um impacto contábil de R\$ 2,069 bilhões para a companhia.



***Hidrelétrica de Santo Antônio no Rio Madeira, em Porto Velho (RO), se prepara para fazer um aumento de capital no valor de R\$ 1,58 bilhão Foto: Foto divulgação***

Na prática, isso significa que o resultado líquido registrado de janeiro a março, que seria negativo em R\$ 527,9 milhões, ou 5% abaixo de igual trimestre de 2021, se

aprofunda para menos R\$ 2,59 bilhões ao incluir o efeito da arbitragem.

É movimento similar ao do tombo no Ebitda, indicador de gerador de caixa da companhia, no período, que cairia de R\$ 427,4 milhões para R\$ 485,8 milhões negativos.

— Isso ocorreu principalmente em razão de uma arbitragem que teve um resultado ainda não definitivo desfavorável para a companhia — disse Ana Paula Romantini, diretora de Relações com Investidores da SAE, na teleconferência. — É um evento não recorrente e vai ser tratado dessa forma, distante da operação. Os R\$ 408 milhões de caixa são suficientes para manter a companhia.

O aporte será usado para fazer frente à arbitragem, conforme comunicado ao mercado em 29 de abril.

Esse evento é rodeado de complicadores. Um deles é que o endividamento da Santo Antônio Energia bateu em R\$ 19,4 bilhões no fim de março, com 67% do total em contratos com o BNDES e 31% em emissões de debêntures.

Todos esses contratos têm as mesmas garantias reais, conforme descrito no Formulário de Referência da companhia, com cláusulas que preveem vencimento antecipado de dívidas, o que poderia resultar em um cross default.

A Madeira Energia tem cinco sócios: Furnas, com 43,06%; Odebrecht Energia do Brasil, em recuperação judicial e com 18,35%; SAAG Investimentos (Andrade Gutierrez), com 10,53%; Cemig, com 8,53% e Caixa Fundo de Investimento em Participações Amazônia Energia (19,63%).

Reunidos em assembleia, esses sócios aprovaram o aumento de capital por unanimidade no último dia 29 de abril. Não está claro tampouco previsto em Acordo de Acionistas se todos eles têm de fazer o aporte nem em que proporção.

O que leva ao segundo complicador: Furnas já detém 43% do capital social da SAE, e a depender do aporte feito pela subsidiária da Eletrobras, ela poderia subir à controladora da operação no Madeira.

“Após a aprovação da AGE (assembleia geral), há um prazo de 30 dias para que os sócios decidam sobre a subscrição e integralização desse aporte”, informou a Santo Antônio Energia.



Questionada sobre que sócios fariam o aporte, a empresa respondeu que não comenta decisões que cabem a seus acionistas.

— Pela lei vigente, os sócios não têm obrigação de acompanhar o aporte. Um ou mais podem entrar, enquanto outros não. Tudo isso terá de estar amarrado considerando tanto o acordo de acionistas quanto o preço das ações — destaca Carlos Augusto Junqueira, advogado especialista em Direito Societário e consultor sênior da FGV Projetos.

Ele destaca que, ainda que apenas um dentre os sócios seja o responsável pelo aumento de capital como um todo, há formas de garantir que esse sócio não suba ao posto de controlador da companhia.

Furnas é vista como uma peça de peso nesse tabuleiro em razão da privatização da Eletrobras, que o governo federal pretende realizar entre os meses de julho e agosto deste ano. O processo, porém, enfrenta sucessivos questionamentos e dificuldades.

No último dia 11, a uma semana do julgamento do processo de privatização da estatal no Tribunal de Contas da União (TCU), o plenário da Corte aprovou uma fiscalização adicional na empresa.

O julgamento deve ocorrer nesta quarta-feira. Toda a discussão sobre a privatização da Eletrobras gira em torno da precificação das usinas que integram a companhia. Caso Santo Antônio passasse para o chapéu da estatal, poderia dar margem a novos debates.

No início desta semana, Clóvis Torres deixou o cargo de presidente de Furnas, como havia antecipado o colunista Lauro Jardim, do GLOBO, sendo substituído interinamente pelo diretor financeiro Caio Pompeu, mudança que foi confirmada pela companhia.

Roberto Brandão, pesquisador sênior do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel), da UFRJ, reconhece que um aporte vindo apenas de Furnas poderia levar a estatal ao controle de Santo Antônio, mas entende que há outras possibilidades.

— Se Furnas for a única a aportar, vai ter o controle da empresa que poderia se tornar estatal. Mas depende de uma série de fatores e condições. E há outras formas de tratar o aporte que poderia ser um adiantamento de um futuro aumento de capital ou um controle temporário até a privatização — diz ele.

Importante observar, continua o especialista, que apesar de ser uma empresa com problemas financeiros, a Santo Antônio Energia tem avançado e é um ativo de valor:

— Ela opera, gera energia e, reestruturada, é sustentável. Um ativo que tem valor. Tem um Ebitda de mais de R\$ 2 bilhões ao ano (foram R\$ 2,2 bilhões em 2021), não é pouco dinheiro.

A arbitragem resulta de um impasse sobre que parte deve arcar com perdas geradas pelo atraso na entrega da usina. Santo Antônio responsabiliza o consórcio construtor e vice-versa.

Procuradas, Furnas e Eletrobras se limitaram a repassar o comunicado divulgado sobre a aprovação do aumento de capital pelos sócios da Mesa.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 17/05/2022*

## **BOLSONARO CRITICA PETROBRAS E DIZ QUE 'É OBRIGADO A MEXER AS PEÇAS DO TABULEIRO' DA ESTATAL**

Presidente pediu a empresários que apoiem narrativas bolsonaristas em conversas com empregados

*Por Ivan Martínez-Vargas*

SÃO PAULO - O presidente Jair Bolsonaro criticou novamente nesta segunda-feira a condução da Petrobras e disse que é "obrigado a mexer peças no tabuleiro", em alusão às trocas de comando da estatal e do Ministério de Minas e Energia. O discurso foi feito a uma plateia de empresários e executivos do varejo durante a abertura da Apas Show, feira do setor em São Paulo.

Mais cedo, em conversa com apoiadores ao sair do Palácio da Alvorada, Bolsonaro afirmou que "tem mais coisa para acontecer na questão da Petrobras" e que está "sempre fazendo alguma coisa para buscar alternativas", sem dar detalhes sobre as possíveis ações.

- Todos têm que ter consciência, apertar o cinto, salvar o Brasil. Como as petrolíferas no mundo todo tiveram, reduziram suas margens de lucro. Exceto a Petrobras Futebol Clube, que quer ser a campeã do mundo. (...) Nada contra empresa ter lucro, tem que ter, se não não existe mercado livre, não existe democracia, sepulta o capitalismo e o outro lado a gente sabe que não dá certo — disse o presidente em referência à política de preços da estatal.

— E daí a gente é obrigado a mexer as peças do tabuleiro. Dói mandar alguém embora ou quando alguém pede para ir embora, dói. Não é fácil, mas as coisas acontecem e nós temos que mudar. Pior do que uma decisão mal tomada é uma indecisão — prosseguiu Bolsonaro.

As declarações ocorrem em meio à troca de comando do Ministério de Minas e Energia e a sinalizações de Bolsonaro de que pode trocar novamente a presidência da Petrobras. No último dia 11, Bolsonaro exonerou o então ministro, o almirante Bento Albuquerque, e nomeou o economista Adolfo Sachsida para o cargo.

Sachsida, o novo ministro, é conhecido por seu viés liberal-conservador e é próximo do ministro Paulo Guedes e de Bolsonaro desde antes da eleição presidencial de 2018. Neste governo, Sachsida foi secretário de Política Econômica e chefe da Assessoria Especial de Assuntos Econômicos de Guedes.

José Mauro Ferreira Coelho, atual presidente da estatal, assumiu o cargo há um mês no lugar do almirante Joaquim Silva e Luna. Após ser demitido, Silva e Luna afirmou em entrevistas que o presidente Bolsonaro tentou intervir na gestão da Petrobras para mudar a política de preços praticada pela estatal.

No último domingo, ao ser questionado sobre a permanência de Ferreira Coelho na estatal, Bolsonaro disse a jornalistas que deveriam fazer a pergunta a Sachsida e que tinha dado "carta branca" ao economista "para fazer valer aquilo que eles acham melhor para o seu ministério para melhor atender a população".

Em seu discurso em São Paulo, Bolsonaro também voltou a tentar atribuir aos Estados a responsabilidade pela inflação dos combustíveis, o que contradiz os fatos. Os preços de combustível no Brasil são influenciados diretamente pela cotação internacional do barril de petróleo.

A política de preços da Petrobras é a de seguir os preços internacionais da commodity, que têm tido alta volatilidade em meio ao cenário de guerra na Ucrânia. As alíquotas do imposto estadual ICMS que incidem sobre os combustíveis, por outro lado, têm se mantido as mesmas.

— Os senhores dependem de transporte. O preço de transporte influencia no preço lá da gôndola do supermercado. (...) Nem na hora da crise, em que o mundo está sofrendo, se pensa no próximo — reclamou Bolsonaro ao citar as alíquotas de ICMS sobre o combustível.

Em um discurso inflamado e sem mencionar o nome do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), Bolsonaro voltou a insinuar que uma eventual vitória do petista transformaria o Brasil em um regime comunista.

Aplaudido pela plateia em diversos momentos, o presidente pediu por diversas vezes que empresários "conversem com as pessoas mais humildes" para apoiar a retórica bolsonarista.

— Estive num almoço agora com Paulo Skaf (ex-presidente da Fiesp) e vários empresários (...) o Abílio Diniz estava presente. Em dado momento, na conversa, (...) um perguntou no final como pode me ajudar. Simples: chamei todos para a cozinha, (onde) o salário médio é 2000 por mês. Me ajuda conversando com essas pessoas (...). Não adianta vocês reunirem por exemplo 1.000 empregados e dar uma palestra para eles, não adianta nada falar do comunismo, socialismo, Venezuela, outros países. Não adianta nada, ele vai acreditar em vocês se vocês conversar (sic) todo o dia com eles. (...) Aí ele acredita em você (sic), vai realmente ter consciência de que se vier acontecer isso no Brasil, o Brasil vai para o espaço como já foi a Venezuela — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/05/2022

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### **BOLSONARO AFAGA CAMINHONEIROS E REDUZ DE 10% PARA 5% GATILHO QUE AUTORIZA REAJUSTE DE FRETES**

Decisão vem em momento em que a alta do preço dos combustíveis tem preocupado o comitê de campanha do presidente à reeleição

Por Luci Ribeiro e Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA E SÃO PAULO - Em mais uma ação para aliviar a pressão dos caminhoneiros ao governo diante da escalada do preço dos combustíveis, o presidente Jair Bolsonaro editou uma medida provisória (MP) que permite a revisão da tabela do frete sempre que houver oscilação superior a 5% no preço do óleo diesel em relação ao preço de referência. O gatilho anterior para o aumento dos valores do frete era de 10%. A decisão vem em um momento em que a alta do preço dos combustíveis tem preocupado o comitê de campanha de Bolsonaro à reeleição.

A MP, publicada no Diário Oficial da União (DOU), modifica a lei que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas em 2018, quando o então presidente Michel Temer tomou uma série de ações para pôr fim a uma greve de caminhoneiros que parou o País.



***Caminhoneiros em estrada; Bolsonaro editou MP que permite a revisão da Tabela do Frete sempre que houver oscilação superior a 5% no preço do óleo diesel em relação ao preço de referência***  
Foto: Wilton Junior/Estadão

Pela legislação anterior, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deve reajustar a tabela do frete a cada seis meses ou quando a variação do preço do diesel fosse igual ou superior a 10%. Agora, esse trecho do gatilho foi alterado para

5%.

Na semana passada, depois que a Petrobras reajustou em 8,87% o preço do óleo diesel nas refinarias, a ANTT chegou a esclarecer que atualizaria o piso mínimo do frete rodoviário "caso constatada uma variação superior a 10% com relação ao preço de referência" adotado na tabela atual.



A modificação, no entanto, não deve resultar em reajuste imediato da tabela do frete. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pelas revisões no piso mínimo, informou que a tabela do frete "permanece sem alteração", já que o gatilho de 5% entre a média do preço do óleo diesel verificada no último levantamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e o valor usado como referência ainda não foi atingido.

"Até o momento a pesquisa da ANP aponta que a variação acumulada é de 3,26%, ou seja, inferior aos 5% estabelecidos pela Medida Provisória, portanto a tabela do frete permanece sem alteração, até que nova pesquisa da ANP revele que o gatilho atingiu o percentual superior a 5%, estabelecido na Medida Provisória 1.117", disse a agência em nota enviada ao Estadão/Broadcast.

A atualização da tabela do frete não é feita de forma imediata, porque o reajuste da Petrobras refere-se ao preço do combustível nas refinarias, enquanto o valor adotado como referência na tabela do frete é a média dos preços praticados nas bombas dos postos de combustíveis, auferido em levantamento semanal feito pela ANP, e não os anunciados pela petroleira. Desde a semana passada, o preço médio de venda de diesel repassado das refinarias da Petrobras para as distribuidoras é de R\$ 4,91 por litro, R\$ 0,40 a mais por litro.

A atualização mais recente da tabela foi feita em 19 de março, com valor de referência do óleo diesel S10, de R\$ 6,751 por litro. Desde lá, houve avanço de 0,05% no preço médio do combustível nas bombas, conforme o levantamento mais recente da ANP, de 6 de maio, medido em R\$ 6,775 por litro.

Em comunicado sobre a MP de hoje enviado à imprensa, o governo diz que o preço do diesel acompanha a cotação internacional do petróleo e, por isso, tem sofrido movimentos ascendentes bruscos, decorrentes da nova realidade de confronto entre a Rússia e a Ucrânia. "Os desequilíbrios que esse conflito tem ocasionado nas conformações geopolíticas que determinam a disponibilidade e os preços do petróleo, somada à variação cambial, tem impactado o preço do óleo diesel no mercado interno, que acumula alta de 52% nos últimos 12 meses", destaca a Secretaria-Geral da Presidência.

"Esse cenário impõe aprimoramentos à Política de Pisos Mínimos de Frete, de modo que a medida reduza para 5% a oscilação do preço do diesel que determina a revisão da tabela. Com isso, pretende-se dar sustentabilidade ao setor do transporte rodoviário de cargas, e, em especial, do caminhoneiro autônomo, de modo a proporcionar uma remuneração justa e compatível com os custos da atividade", acrescenta.

### **Para caminhoneiros, a modificação é inócua**

A Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava) considera "inócua" a medida provisória que modifica o gatilho de revisão da tabela do frete.

"Essa medida provisória é ineficaz porque a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) não fiscaliza a aplicação da Lei 13.703/18, (que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas). Como não tem fiscalização, a alteração da planilha de cálculo da tabela de frete de 10% para 5% relativo ao aumento do óleo diesel no preço final do frete é inócua. Vai continuar tudo igual, o governo finge que trabalha e a categoria finge que acredita", disse o presidente da Abrava, Wallace Landim, conhecido como Chorão, em nota divulgada à imprensa.

Na nota, a Abrava criticou também a atuação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) que verifica semanalmente os preços dos combustíveis nos postos do País, que são usados como base para os reajustes do frete feitos pela ANTT.

"A ANP, como agência reguladora, está sendo omissa com a sociedade, vez que a função precípua de um órgão regulador é proteger o cidadão de externalidades negativas e condutas

oportunistas e criminosas. O que a ANP tem feito? A resposta é: absolutamente nada! Parece que o setor está sendo regulado pela Petrobras, uma empresa que visa lucros e distribuição de dividendos cada vez maiores aos seus acionistas", afirmou Chorão na nota.

A Abrava defende a adoção do Projeto de Lei 1.205/2022, apresentado na última semana no Senado pelo senador Lucas Barreto (PSD/AP), que prevê que na prestação de serviço realizado pelo Transportador Autônomos de Cargas (TAC), o combustível terá caráter meramente ressarcitório, não compondo o valor do frete.

De acordo com o projeto, o custo do combustível deve ser repassado integralmente ao tomador do serviço, de forma destacada e apartada do frete. "Esse projeto é a solução que os caminhoneiros autônomos precisam para sobreviver nesse nefasto mercado do combustível, deixando de subsidiar as operações de transportes de grandes empresas. Quando um autônomo, tão pessoa física como cada cidadão, não consegue repassar o aumento do combustível para o tomador do serviço, na realidade, ele está tirando alimentos da sua casa para bancar as operações de transportes de grandes corporações", argumentou Chorão.

A modificação do gatilho foi mais uma ação do governo Bolsonaro para aliviar a pressão dos caminhoneiros diante da escalada do preço dos combustíveis e dos aumentos consecutivos do óleo diesel repassados pela Petrobras. A medida é uma tentativa do governo de frear uma nova greve dos caminhoneiros, que ameaçam novos protestos a partir do próximo sábado, 21.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 17/05/2022*

## MUDANÇA NO FRETE DOS COMBUSTÍVEIS PODERIA REDUZIR PREÇOS, DIZEM ESPECIALISTAS

Proposta que entrou no radar do ministro Adolfo Sachsida é de que a Petrobras repasse os custos do frete para as distribuidoras

*Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo*

SÃO PAULO - A mudança no formato do frete dos combustíveis, uma proposta que entrou nas discussões do novo ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, para tentar baixar o preço dos combustíveis, poderia, de fato, trazer algum alívio aos consumidores, segundo especialistas ouvidos pelo Estadão.

Hoje, quando vende o combustível para as distribuidoras, a Petrobras é quem arca com o frete, que já vai embutido no preço do produto. É o modelo CIF (sigla em inglês para custo, seguro e frete). A ideia é mudar esse sistema para o modelo FOB (free on board, ou livre a bordo, em português), no qual é o comprador quem banca o frete e assume os riscos.



**Segundo especialistas ouvidos pelo Estadão, mudança no formato do frete dos combustíveis para tentar baixar o preço dos combustíveis, poderia, de fato, trazer algum alívio aos consumidores Foto: Fernanda Luz/Estadão - 5/1/2022**

A lógica por trás dessa alteração é que os clientes conseguiriam ser mais eficientes que a estatal na contratação do frete, diz o especialista em logística Antonio Wroblewski, presidente do conselho de administração da BBM logística. Segundo ele, as empresas podem, por exemplo, ter um custo menor com seguros por incluir todo o negócio e, portanto, conseguir descontos melhores. "Normalmente, as companhias brigam pelo preço do frete e seguro até o último centavo."



No caso da Petrobras, com as amarras de uma estatal e exigências para se enquadrar nas regras de compliance, essa negociação às vezes pode ficar inviável, diz o especialista. Embora tenha ganho de escala pelo seu tamanho, a estatal usa poucos fornecedores, o que gera rigidez e diminui a competitividade.

Mas a oferta no mercado disponível aos clientes é grande e com soluções cada vez mais eficientes. “Hoje, as transportadoras sabem quanto seus equipamentos estão gastando a cada hora de forma simultânea e online (o que melhora a produtividade e reduz custos).”

Segundo fontes ligadas ao governo, essa mudança poderia implicar numa redução de custos de até 15%. Os especialistas, porém, calculam um impacto potencial um pouco menor, em torno de 10%. Segundo o economista Igor Lucena, no entanto, na bomba esse porcentual seria menor, porque envolve outros custos, como os impostos e a margem dos revendedores.

Para o advogado Larry Carvalho, especialista em transportes, a venda FOB daria mais liberdade aos clientes para firmar contratos mais vantajosos e com transporte mais barato. Carvalho explica que, muitas vezes, as empresas com vendas CIF embutem no preço uma margem de taxa de administração, que encarece o preço do frete. E isso acabaria com a mudança de modalidade.

A ideia de trocar as modalidades de frete é considerada simples pelos especialistas. Para ser implementada, porém, dependeria de negociações com os clientes.

### Referência

Procurada, a Petrobras disse, em nota, que o “preço de paridade de importação (PPI), estimado com metodologia análoga a dos preços CIF, é apenas uma referência do valor de determinada commodity colocada no Brasil, ou qualquer economia aberta, através de importação”.

Segundo a estatal, essa referência é fundamental para formar o preço competitivo quando o país é importador líquido dessa commodity, como é o caso do Brasil nos combustíveis. A manutenção dessa referência, diz a petroleira, é importante para que o “mercado brasileiro continue sendo suprido, sem riscos de desabastecimento, pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras: distribuidores, importadores e outros produtores, além da Petrobras”.

Segundo especialistas, a formação do PPI leva em consideração quatro itens: a variação internacional do preço do petróleo, a cotação do dólar, o custo de transporte e uma margem imposta pela companhia, como um seguro para evitar prejuízos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 17/05/2022*

## PROPOSTA QUE RECRIA PRIVILÉGIO A JUÍZES E PROCURADORES TEM AVANÇO NO SENADO

Volta do adicional de 5% sobre o salário a cada 5 anos, o quinquênio, está prevista em PEC que deve ser levada a votação em breve, como sinaliza o presidente do Senado

*Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Sob forte pressão em ano eleitoral, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), sinalizou que vai colocar em breve em votação a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 63, que garante um benefício extra no contracheque de juizes e procuradores. No Congresso Brasileiro de Magistrados, na quinta-feira passada em Salvador (BA), Pacheco defendeu a volta do privilégio. Ontem, no Roda Viva, reafirmou o apoio e disse que pode ser, inclusive, o relator da proposta.

O retorno do quinquênio (adicional de 5% do salário a cada cinco anos) para Judiciário e Ministério Público teria custo de R\$ 7,5 bilhões por ano, segundo cálculos obtidos pelo Estadão incluindo servidores ativos e aposentados e pensionistas.



**Rodrigo Pacheco, presidente do Senado; Pacheco defendeu projeto que resgata quinquênio para juízes e procuradores. Foto: Dida Sampaio/Estadão**

O adicional se somaria a outros privilégios já existentes, como férias de 60 dias, auxílio-moradia de R\$ 4,3 mil a magistrados sem residência oficial nas comarcas e vale-alimentação superior a R\$ 1 mil (em 24 Estados), entre outros. O benefício, visto como regalia, foi extinto para juízes em 2005 – para os servidores do Executivo, já não existia desde 1999. Caso volte, juízes e procuradores receberão o adicional acima do teto constitucional, de R\$ 39,3 mil mensais.

Hoje, a despesa média mensal por juiz para os cofres públicos, incluindo salário, indenizações, encargos, Imposto de Renda e despesas como passagens aéreas e diárias, é de R\$ 48,2 mil, segundo dados do Conselho Nacional de Justiça (CNJ).

Em entrevista ao Roda Viva ontem, Pacheco defendeu que a proposta seja atrelada ao projeto que propõe o fim dos "supersalários" do Judiciário. O texto que limita os ganhos acima do teto de gastos para o serviço público foi aprovado na Câmara há quase um ano e aguarda o aval dos senadores.

Segundo Pacheco, o resgate do privilégio é importante para a "valorização" da carreira da magistratura e para compensar "privações", como não poder ter outro emprego. "É importante para ter uma carreira estimulada e profissionais independentes", afirmou. De acordo com ele, que se dispôs até mesmo a relatar a proposta, a extensão do quinquênio para aposentados e pensionistas precisa ainda ser discutida no Congresso.

A movimentação acontece na semana em que o presidente Jair Bolsonaro tem de decidir sobre o reajuste de 5% para o funcionalismo. O martelo chegou a ser batido pelo presidente, mas ele recuou e preferiu esperar. Em ofício à Casa Civil, o presidente do Supremo Tribunal Federal, ministro Luiz Fux, já deu aval ao governo para reajustar, em 5%, os salários do Judiciário, apesar de o valor estar longe do que esperavam os servidores.

### **Digital do Planalto**

A expectativa é de que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 63, que resgata o privilégio de adicional de 5% sobre o salário a cada cinco anos de trabalho para juízes e procuradores, seja discutida na pauta desta semana do colégio de líderes do Senado. A perspectiva de que a PEC vá a votação começou a circular na quinta-feira, 12.

Assessores do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), dizem que não há data para a votação e que ele próprio vai primeiro discutir com os líderes. Pacheco, no entanto, considera a proposta "inteligente" para acabar com as tentativas de novos penduricalhos. Na quinta-feira passada, na abertura do 24.º Congresso Brasileiro dos Magistrados (CBM), ele defendeu a aprovação do projeto.

"É preciso o reconhecimento das excepcionalidades da carreira. A legítima reestruturação da magistratura é necessária para evitar a distorção de um magistrado no início da carreira ter a mesma remuneração de um magistrado no final da carreira", disse o presidente do Senado no evento.

Em boletim, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) informa que o custo médio mensal por juiz é de R\$ 48,2 mil. O documento não traz as remunerações iniciais e finais dos magistrados. Apenas em quatro Estados (Alagoas, Piauí, Amazonas e Pará), esse custo por juiz fica abaixo de R\$ 40 mil. O salário mínimo no País, válido para os empregados do setor privado, é de R\$ 1.212.

O avanço da proposta tem a digital do governo. O ministro-chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira, discutiu o tema com servidores interessados, entre eles, o presidente do Tribunal de Justiça do Piauí (TJ-PI), desembargador José Ribamar Oliveira – seu reduto eleitoral. A Casa Civil não se manifestou.

Nos bastidores, presidentes de tribunais também se movimentam para agilizar a votação antes que os parlamentares se dispersem com a campanha eleitoral. Uma série de emendas já apresentadas pede a extensão do benefício para outras categorias, como advogados e defensores públicos, policiais federais, procuradores dos Estados, Tribunal de Contas da União (TCU) e auditores da Receita.

### Despesas

O cálculo do impacto de R\$ 7,5 bilhões por ano se o benefício ficar restrito a juízes e integrantes do Ministério Público foi feito pelo consultor legislativo Luiz Alberto dos Santos, em uma nota técnica. Santos é especialista em políticas públicas e sócio da consultoria Diálogo Institucional Assessoria e Análise.

“A PEC 63, em tramitação há quase 9 anos, volta à tona em um momento crítico, ao final do mandato presidencial, em período pré-eleitoral, e motivada por pressões e interesse imediato de seus beneficiários”, escreveu Santos. O aumento da despesa anual seria de R\$ 2,1 bilhões para os juízes federais e estaduais na ativa e de R\$ 1,5 bilhão para os membros do Ministério Público Federal e estadual. Com a inclusão dos inativos, o valor chegaria aos R\$ 7,5 bilhões.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 17/05/2022*

## REFORMA TRIBUTÁRIA DA PEC 110/19 PROMOVERÁ MELHORES CONDIÇÕES DE RENDA SOCIAL E DE DESENVOLVIMENTO?

Alíquota única aplicável para todos os bens e serviços terá impacto distinto nas diferentes camadas sociais; trata-se de uma reforma com o olhar para o futuro do País, embora especialistas apartados a considerem arcaica

*Por Ernesto Lozardo\*, O Estado de S.Paulo*

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) apresentada pelo senador Roberto Rocha (PTB-MA) institui uma nova sistemática de arrecadação de tributos, o Imposto sobre Valor Agregado (IVA) Dual, que unificará e simplificará a base tributária de consumo dos impostos e contribuições sobre bens e serviços.

Nesse novo modelo, haverá dois tributos: a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), unificando o PIS e a Cofins (da União); e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), juntando o ICMS e o ISS (dos Estados e municípios). O IPI, um imposto seletivo, tem caráter regulatório. A alíquota do IVA Dual deverá ser única para todos os bens e serviços, mas a PEC 110/2019 prevê a possibilidade de regimes especiais, mediante lei complementar, para os serviços básicos de educação, saúde e alimentos.



***Criação do IVA Dual consiste na reforma tributária ideal e decorre do consenso entre empresários, governantes e sociedade. Foto: USP Imagens***

Embora sejam previstos ganhos extraordinários na eficiência produtiva, na redução de custos e na transparência da arrecadação, cabe questionar: essa reforma tributária promoverá melhores condições de renda social e de desenvolvimento?

A alíquota única aplicável para todos os bens e serviços terá impacto distinto nas diferentes camadas sociais. Tendo em vista que os serviços hoje são subtributados (os mais ricos os consomem mais), a reforma terá um inegável efeito redistributivo. Arrecadará mais sobre o consumo dos mais abastados e devolverá o dinheiro pago diretamente às famílias mais pobres.

A cobrança do imposto será no destino. Esse procedimento permitirá o desenvolvimento econômico das regiões mais pobres de maneira harmoniosa e sustentável. As áreas mais desenvolvidas terão perda na participação do bolo tributário, mas ela será compensada no período de transição federativa (arrecadação da origem para o destino).

A unificação e a simplificação tributária propiciarão mais investimentos privados, elevando a taxa de crescimento da renda por habitante e da empregabilidade da mão de obra. Trata-se de uma reforma com o olhar para o futuro do País, embora especialistas apartados a considerem arcaica.

Estes sugerem uma estruturação sistêmica geral que englobe o imposto sobre a renda. Em face do inferno tributário que vivemos, tal medida não constituiria uma solução. No Brasil nunca ocorreu pacto tributário, mas o dissenso. A criação do IVA Dual consiste na reforma tributária ideal e decorre do consenso entre empresários, governantes e sociedade em relação ao realismo factível do relatório da PEC do senador Roberto Rocha. Concluindo, é preferível dar um passo seguro e conhecido na reforma tributária ao invés de optar por caprichos políticos desconhecidos globalmente.

\*PROFESSOR DE ECONOMIA DA EAESP-FGV

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 17/05/2022

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### HIDROVIAS DO BRASIL REVERTE PREJUÍZO E LUCRA R\$ 33,2 MILHÕES NO 1º TRIMESTRE

A companhia reverteu prejuízo líquido de R\$ 183 milhões, reportado um ano antes; a receita cresceu 32,4% entre janeiro e março, para R\$ 360,3 milhões

Por *Fabiana Holtz*, Valor — São Paulo



— Foto: Divulgação

A Hidrovias do Brasil registrou lucro líquido de R\$ 33,2 milhões no primeiro trimestre de 2022, revertendo prejuízo líquido de R\$ 183 milhões reportado um ano antes. Em comentários que acompanham seu informe de resultados, a companhia atribui a recuperação ao efeito positivo do hedge e da variação cambial, bem como melhor resultado operacional.

A receita líquida da companhia cresceu 32,4% entre janeiro e março no comparativo anual, somando R\$ 360,3 milhões, com excelente desempenho em todos os corredores onde opera. De acordo com a direção da empresa, esse crescimento é reflexo do maior volume movimentado, que



mais que compensou o impacto do dólar depreciado na conversão do resultado dos corredores dolarizado.

No comparativo anual o Ebitda consolidado ajustado da Hidrovias, incluindo o resultado das joint ventures, somou R\$ 156,8 milhões no primeiro trimestre, com alta de 13,3%. E o crescimento foi possível, ressalta a empresa, mesmo “com custos fixos maiores decorrentes da inflação e reajustes sindicais, bem como ainda sem a contribuição da operação de Santos, que segue interrompida para reformas e modernizações previamente planejadas e comunicadas”. Essas operações têm o retorno programado para o segundo semestre de 2022.

O volume total movimentado pela companhia cresceu 28,2%, nos primeiros três meses do ano em relação ao mesmo período do ano anterior, totalizando 3,5 milhões de toneladas. No período foi registrado crescimento de mais de dois dígitos em todas as operações estabelecidas, com destaque para o retorno do carregamento de bauxita para níveis mais próximos ao histórico na operação de navegação costeira, maior volume de minério de ferro no Corredor Sul com a aquisição da Imperial Logistics e o crescimento de volume de grãos no Corredor Norte.

Já os investimentos (capex) somaram R\$ 68,4 milhões, queda de 46,6% ante o mesmo período do ano passado, resultado da decisão estratégica da companhia de focar nos investimentos que contribuirão com resultado no curto prazo, objetivando a geração de caixa e, conseqüentemente, reduzindo a alavancagem.

O indicador dívida líquida/Ebitda ajustado passou de 6,5 vezes em dezembro para 5,5 vezes no final de março.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 17/05/2022*

## **ESTATAIS CHINESAS CRIAM BASE NA AMÉRICA DO SUL COM PORTO DE US\$ 3 BILHÕES NO PERU**

*Por Nikkei Asia, Valor — Chancay (Peru)*

Os principais portos ao longo da costa oeste das Américas foram prejudicados durante grande parte dos últimos dois anos devido à covid-19 e aos desafios globais de transporte causados por fatores como a guerra na Ucrânia.

O conglomerado estatal chinês Cosco Shipping Holdings está avançando com sua própria solução para desembaraçar esse nó ao construir – praticamente do zero – um porto de águas profundas no Peru. Ao custo de US\$ 3 bilhões, ligará uma indústria e um parque logístico, em colaboração com uma unidade da trading suíça Glencore.

Chancay, a 55 quilômetros da capital Lima, ao norte da costa do Pacífico, tem o zumbido de máquinas pesadas chinesas e o baque de explosões subterrâneas abafando o som das ondas no único novo desenvolvimento portuário em andamento nas Américas.

Sinais em espanhol e chinês anunciam marcos de construção e obras públicas futuras. Milhares de trabalhadores se movimentam pelo local de 1.100 hectares, despejando concreto, conduzindo equipamentos de construção e quebrando rochas.

“Este porto vai mudar Chancay e nosso modo de vida”, disse Johnny Ching, 51, professor cujos ancestrais chegaram à cidade vindos do sul da China no fim do século 19. “Não é só o porto, mas toda a indústria que virá com ele. Já podemos ver a influência chinesa.”

O China Railway Group está construindo um túnel de 1,8 km da área portuária para que os caminhões que vão para um parque industrial e logístico de 800 hectares possam contornar o centro da cidade de Chancay.



A Cosco opera em cerca de 35 portos em todo o mundo, mas Chancay será o primeiro posto avançado do conglomerado na América do Sul.

“A Cosco Shipping cooperará em conjunto com o Peru para desenvolver o Porto de Chancay em um importante porto central na América Latina”, disse o presidente Xu Lirong em 2019, quando a empresa fechou o acordo para comprar 60% do projeto da unidade Volcan da Glencore, por US\$ 225 milhões.

“O Porto de Chancay é uma iniciativa importante para implementar a iniciativa de estrutura Rota da Seda para a China e o Peru”, acrescentou.

A Cosco não está enfrentando esse desafio sozinha. As empresas estatais parceiras China Railway Group e China Communications Construction, especialmente sua unidade China Harbour Engineering, estão liderando a construção do novo porto.

De acordo com o plano da Cosco, o novo porto será capaz de lidar com os maiores navios porta-contêineres do mundo e processar até 1 milhão de contêineres padrão por ano, com os primeiros cais sendo abertos em um ano.

“O porto está planejado para crescer e temos espaço para continuar expandindo por 50 anos”, disse Gonzalo Rios, vice-gerente geral do porto. “Não há outro projeto como este, em termos de tamanho e tecnologia de construção em andamento hoje”, disse.

O principal valor do Peru para a China como parceiro comercial é o cobre, um insumo crucial para manufatura e construção. Mas embora as empresas estatais chinesas administrem duas das maiores minas de cobre do Peru, a produção delas não deverá sair via Chancay. Isso porque a Cosco está priorizando a infraestrutura para lidar com contêineres padrão e commodities agrícolas. A farinha de peixe é outra grande importação chinesa do país.

O comércio de contêineres do Peru com a China fica bem atrás do vizinho Chile. O Chile recebeu 643.958 unidades equivalentes a vinte pés (TEU) de contêineres no ano passado da China, enquanto enviou 331.047, de acordo com o serviço de dados Panjiva da S&P Global Market Intelligence. Para o Peru, entraram 397.046 TEU e saíram 133.239.

O porto de Callao, nos arredores de Lima, hoje o principal porto comercial do Peru e o centro de contêineres mais movimentado da América do Sul, movimentou cerca de 2,4 milhões de TEU. A unidade portuária da companhia de navegação dinamarquesa A.P. Moller-Maersk controla o lado norte de Callao, enquanto a operadora de terminal de Dubai DP World administra o sul, onde está investindo US\$ 350 milhões para expandir a capacidade.

A Cosco agora está atrás da Maersk no serviço transpacífico para a costa oeste da América do Sul. De acordo com dados divulgados no ano passado pelo serviço de pesquisa BlueWater Reporting, o grupo dinamarquês controlava 21% da capacidade ao longo da rota comercial, enquanto a Cosco estava empatada em segundo lugar com duas outras companhias marítimas em 14%.

Mas pode-se esperar que a participação da Cosco cresça quando o novo porto da empresa estiver em funcionamento.

“Este é um desenvolvimento estratégico”, disse Peter Sand, analista-chefe do serviço de dados de remessa Xeneta, em Oslo (Noruega). “Se correr de acordo com os planos traçados, se tornará um hub para as exportações chinesas de contêineres no continente sul-americano.”

“Alguns investimentos estatais chineses têm um objetivo diferente do sucesso comercial e financeiro clássico”, acrescentou. “O objetivo é mais amplo, estratégico e de longo prazo.”

Já em relação ao Peru, Chancay seria um vetor de crescimento se o país for capaz de catalisar o desenvolvimento em parques industriais próximos planejados que poderiam aproveitar o novo porto e sua localização ao longo da Rodovia Pan-Americana, disse Omar Narrea, professor de gestão pública com foco em infraestrutura na Universidad del Pacifico em Lima.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 17/05/2022*

## CRESCER A LISTA DE PAÍSES COM RESTRIÇÕES A EMBARQUES DE ALIMENTOS

Índia vai proibir exportação de trigo; guerra abalou oferta de grãos, e governos têm respondido ao problema impondo ainda mais restrições ao comércio

*Por Patrick Cruz, Valor — São Paulo*



*– Foto: Pankaj Nangia/Bloomberg*

A guerra entre Rússia e Ucrânia restringiu ainda mais a oferta global de grãos e óleos vegetais. Em um novo capítulo desse movimento, a Índia, segunda maior produtora de trigo do mundo, anunciou no último sábado (14/5) que decidiu proibir os embarques do cereal, ampliando a lista dos países que adotaram medidas semelhantes como resposta aos problemas de abastecimento de itens alimentícios.

Antes do conflito, Rússia e Ucrânia respondiam por 27% das exportações globais de trigo, 18% de milho e 77% de óleo de girassol. Com o fechamento dos portos do Mar Negro, os ucranianos ficaram sem sua principal rota de embarque de produtos como óleo de girassol, do qual o país é o maior produtor global; e os russos, líderes nas exportações de trigo, também passaram a enfrentar problemas para vender ao exterior.

No restante do mundo, muitos países têm respondido à limitação de oferta com a imposição de suas próprias restrições ao comércio. Alguns dos maiores produtores internacionais de alimentos básicos já anunciaram a adoção de cotas de exportação ou mesmo o veto a novos embarques.

Os governos afirmam que as medidas de restrição às vendas para o mercado externo são uma necessidade. Em geral, eles alegam que, com o veto aos embarques, pretendem garantir a oferta de produtos essenciais para a alimentação humana e dos rebanhos em seus mercados internos.

Abaixo, algumas das principais medidas de restrição às exportações de produtos agrícolas anunciadas desde o início da guerra:

### UCRÂNIA – GRÃOS E ÓLEOS

A Ucrânia fechou seus portos logo após o início da guerra com a Rússia, na última semana de fevereiro. Mais tarde, o governo ucraniano proibiu a exportação de centeio, cevada, trigo sarraceno, milho, açúcar, sal e carne e introduziu licenças de exportação para trigo, milho e óleo de girassol.

### ARGENTINA, HUNGRIA, SÉRVIA E BULGÁRIA – GRÃOS E ÓLEOS

A Argentina disse que estabelecerá um mecanismo para controlar os preços domésticos do trigo e moderar a inflação dos alimentos. No Leste Europeu, a Hungria proibiu todas as exportações de grãos, a Sérvia restringiu as quantidades de trigo, milho, farinha e óleo de cozinha destinados à exportação e a Bulgária disse que aumentaria as reservas de grãos e poderia restringir as exportações.

### INDONÉSIA – ÓLEO DE PALMA

Maior produtor de óleo de palma do mundo, a Indonésia anunciou no fim de abril a proibição dos embarques do produto, em uma tentativa de garantir o abastecimento doméstico e reduzir os preços. As cotações do óleo vegetal dispararam no mercado internacional depois do anúncio.

### ÍNDIA – TRIGO

A Índia informou no último sábado que vai proibir as exportações de trigo, cultura que sofreu neste ano com a falta de chuvas e com a maior onda de calor da história do país. Os indianos previam embarcar 10 milhões de toneladas de trigo neste ano, um recorde.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/05/2022

### MUDANÇA NO FRETE DA PETROBRAS TEM EFEITO LIMITADO NO PREÇO DE COMBUSTÍVEL

Para especialistas, alteração de regra seria paliativo e pode criar distorções de mercado

Por Gabriela Ruddy, Fábio Couto e Rafael Rosas — Do Rio



**José Augusto de Castro: Mudar CIF por FOB pode fazer estatal economizar — Foto: Leo Pinheiro/Valor**

Uma eventual mudança no cálculo do frete da Petrobras depende de negociações comerciais da petroleira com clientes e teria impacto limitado nos preços finais de combustíveis, dizem especialistas. Discussões sobre o tema ocorrem no contexto da alta de preços de combustíveis. O jornal “O Globo” publicou no fim de semana que o governo considera mudar a metodologia usada no cálculo do frete do petróleo que é enviado pela empresa às refinarias.

O preço atual do frete nesse transporte é calculado por meio do CIF (cost, insurance, and freight, na sigla em inglês), método de exportação em que o vendedor paga as despesas até que o produto seja carregado no navio. A proposta seria alterar o CIF para FOB (free on board, na sigla em inglês), modalidade na qual o comprador assume as responsabilidades por todos os riscos e custos no transporte.

Especialistas explicam que, na prática, com essa mudança, o governo busca usar os preços de exportação do petróleo produzido pela estatal como base para as cotações dos combustíveis vendido às distribuidoras nas refinarias. Na atual política, os preços são calculados a partir da paridade de importação. Analistas de grandes bancos e especialistas do setor são céticos quanto à adoção da mudança e a efetividade da proposta.

A capacidade de refino no país não é suficiente para atender a toda a demanda nacional e, para ser plenamente suprido, o mercado interno depende da importação, que pode ficar inviável para players menores caso a Petrobras pratique preços abaixo dos que são usados para comprar os produtos no exterior. “O preço do diesel pode cair pela Petrobras, mas aumenta a defasagem com os importadores. A Petrobras vai aumentar a importação? Se não, vamos ter problemas”, diz o coordenador-técnico do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Ineep), Rodrigo Leão.

Segundo Leão, a medida seria paliativa e, caso tenha algum efeito prático na redução dos preços nas refinarias da Petrobras, a queda pode não chegar às bombas, pois pode ser compensada por novos aumentos nos preços internacionais. Uma fonte do setor aponta também riscos de distorções no mercado. “O preço da Petrobras cai, mas aumenta a defasagem em relação a outros importadores. Players menores vão precisar sair da importação e a atividade vai ficar



concentrada nas grandes empresas, que conseguem custos menores. Vai se criar um “desequilíbrio”, diz.

Para o analista da Ativa Investimentos Ilan Arbetman, a medida pode levar a alguma redução nos custos da Petrobras, mas seria uma forma indireta de baixar preços e, por isso, não teria impactos grandes nas cotações finais. Ele explica que adotar uma mudança no frete, no caso das exportações do petróleo cru produzido pela Petrobras, pode prejudicar as negociações da companhia no mercado internacional, principalmente com clientes asiáticos. Segundo informações da estatal, no primeiro trimestre 56% das exportações de óleo bruto foram para a China. “Não é fácil alterar condições comerciais com grandes compradores. Existe o risco de o cliente buscar a concorrente, à procura de condições melhores”, afirma Arbetman.

Já o presidente executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, acredita que a mudança na importação de petróleo e derivados da modalidade CIF para FOB pode trazer vantagens. Ele frisa que o custo do produto importado pelo CIF tende a ser maior que o do FOB, uma vez que, ao pagar o seguro e o frete, o exportador vende um “pacote fechado” e acaba por majorar os custos. Para ele, a Petrobras tem tamanho suficiente para negociar uma mudança na modalidade de importação. “T tecnicamente é uma boa saída, tem grande chance dela economizar na importação”, diz, acrescentando que “geralmente” a empresa consegue ganhos ao negociar diretamente o frete.

Procurada, a Petrobras ratificou a prática de preços em equilíbrio com o mercado externo, mas evitando repassar volatilidades conjunturais. Fontes dizem que “não faz sentido” uma mudança. “A maneira correta de usar preços de exportação como base seria ter capacidade de refino para exportar derivados. Não é o caso”, diz fonte.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 17/05/2022*

## **ARRECADAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES ESPECIAIS DE PETRÓLEO E GÁS ALCANÇA RECORDE DE R\$ 14,9 BILHÕES, DIZ ANP**

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

A arrecadação de participações especiais no setor de petróleo e gás referente ao primeiro trimestre de 2022 ficou em R\$ R\$ 14,9 bilhões, valor recorde, de acordo com a Agência Nacional do Petróleo (ANP). O total, pago na semana passada, representou um crescimento de 20% em relação ao quarto trimestre de 2021.

Ao todo, a União ficou com R\$ 7,5 bilhões, enquanto outros R\$ 6 bilhões foram para Estados e R\$ 1,4 bilhão para municípios. Segundo a ANP, o aumento do valor arrecadado no começo deste ano está relacionado à elevação do preço de referência, que acompanha a cotação do petróleo no mercado internacional.

A agência disse que esta foi a quinta vez consecutiva que essa participação governamental bateu recorde de arrecadação. As participações especiais são uma compensação financeira extraordinária paga pelas empresas que operam campos de petróleo e gás natural de grande volume de produção.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 17/05/2022*

## **ELDORADO VÊ PERSPECTIVA POSITIVA NO 2º TRI**

Preços da celulose seguem em elevação e clientes que estão em mercados mais estáveis, como os de papéis de higiene e embalagens, têm peso maior na carteira

*Por Stella Fontes — De São Paulo*



Depois de lucrar R\$ 1,06 bilhão nos três primeiros meses do ano, a Eldorado Brasil manteve a perspectiva positiva para os resultados do segundo trimestre, à medida que os preços da celulose seguem em elevação em todas as regiões e clientes que estão em mercados mais estáveis, como os de papéis de higiene e embalagens, têm peso maior em sua carteira.

De acordo com o diretor financeiro e de relações com investidores Fernando Storchi, o início de ano foi marcado por ambiente positivo de preços, ao mesmo tempo em que o dólar se desvalorizou. “A alta de preços compensou a pressão inflacionária e o câmbio”, observou. Agora, as cotações da celulose estão ainda mais elevadas e o dólar se recuperou. “Com preços consolidados, o segundo trimestre tende a ser melhor”, afirmou.

A Eldorado seguiu os demais produtores sul-americanos e aplicou reajuste de US\$ 30 em maio no mercado asiático, elevando a US\$ 810 por tonelada o preço na região. Na sexta-feira, a Fastmarkets Foex divulgou que o preço líquido da fibra curta chegou a US\$ 811,91 por tonelada na China, alta de US\$ 18,90 em uma semana. No mês, o aumento é de US\$ 30,20 confirmando que o reajuste de US\$ 30 foi integralmente aplicado.

Os preços de revenda da celulose no mercado chinês também voltaram a subir, de acordo com o BTG Pactual. Em relatório, o banco aponta que esse valor chegou a US\$ 815,57 por tonelada, com avanço de US\$ 33,70 em uma semana. A oferta global limitada em um momento de demanda firme e restrições logísticas que têm provocado atraso na chegada de celulose ao mercado chinês e na Europa sustentam a valorização da matéria-prima.

No primeiro trimestre, o lucro bilionário da Eldorado, cujas sócias J&F Investimentos, dona da JBS, e Paper Excellence (PE) seguem disputando o controle da companhia na Justiça, decorreu do bom desempenho operacional e de ganhos com variação cambial de R\$ 694 milhões na marcação a mercado da dívida em moeda estrangeira.

A Eldorado, que opera uma fábrica em Três Lagoas (MS), teve receita líquida de R\$ 1,4 bilhão, crescimento de 10,6% na comparação anual puxado pelos preços mais altos da celulose. No intervalo, a produção da fibra caiu 2,5%, para 428 mil toneladas da fibra, e as vendas recuaram 3,8%, a 426 mil toneladas. Frente ao quarto trimestre, o volume comercializado caiu mais, 8,8%, na esteira também do congestionamento nos portos da Europa e da China.

Com a realização de preços que mais do que compensaram a valorização do real frente ao dólar, o resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) ajustado alcançou R\$ 840 milhões, 20,3% superior ao registrado um ano antes. O preço médio da celulose vendida pela companhia ficou em US\$ 678 por tonelada, alta de 7% frente ao quarto trimestre e de 36% na comparação anual.

Segundo Storchi, a maior exposição dos negócios aos segmentos de tissue, embalagens e papéis especiais, que respondem por cerca de 80% do mix de vendas, contribui para a realização de preços acima da média. “É um mix muito focado em mercados essenciais”, observou. A margem Ebitda alcançou 58,2%, contra 53,4% um ano antes e 49,9% no quarto trimestre, beneficiada também pela alta moderada do custo caixa de produção, a despeito da pressão inflacionária – todos os produtores registraram aumento importante nessa conta, na esteira dos produtos químicos e energéticos mais caros.

O custo caixa ficou em R\$ 803 por tonelada, queda de 4,4% ante os três últimos meses de 2021 e aumento de 8,1% em um ano. Segundo o executivo, o maior mix de madeira própria garantiu a competitividade da operação.

Na logística, explicou, a Eldorado segue com distribuição diversificada e, embora utilize contêineres, não sentiu integralmente o forte aumento dos preços internacionais por não estar exposta ao mercado spot. “Houve aumento de custos, mas como temos contrato, a volatilidade não é tão elevada”, afirmou.

Ao fim de março, a alavancagem financeira da Eldorado em reais estava em 1,2 vez, a mais baixa da história. Em dólares, o índice caiu de 1,43 vez para 1,35 vez.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/05/2022

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### GOVERNO PREVÊ PARA ESTE MÊS PORTARIA SOBRE CREDENCIAMENTO DE EBNS NO BR DO MAR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16 Mai 2022



#### Arquivo/Divulgação

Secretário nacional de portos e transportes aquaviários afirmou que Ministério da Infraestrutura espera protocolar processos de desestatização dos portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP) no TCU até junho.

O Ministério da Infraestrutura prevê que ocorrerá, ainda em maio, a assinatura da portaria que regra o credenciamento das empresas brasileiras de navegação (EBNs) no novo modelo de flexibilização de afretamentos e que promete a redução de custos a partir do projeto de lei 14.301/2022, que estabeleceu o programa de estímulo à cabotagem (BR do Mar). Nesta segunda-feira (16), o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que a lei, sancionada em janeiro e com o texto finalizado em março, após análise de vetos no Congresso, caminha para a regulamentação.

O secretário ressaltou que o modelo de redução de custos permitirá utilizar mecanismos que toda EBN desejava, mas que a legislação, de certa forma, restringia, em referência de afretamento de embarcações estrangeiras. Piloni ponderou que esses instrumentos serão adotados sem deixar de ter a frota vinculada com a atividade de cabotagem no país.

“Serão mantidos mecanismos de incentivo para a aquisição de embarcações e, independentemente se a aquisição é dentro do país, na indústria de construção naval brasileira, ou fora do país, o que interessa é ter a embarcação, que tenha investimento, capacidade e certa blindagem das grandes variações do mercado de frete internacional”, disse Piloni nesta segunda-feira (16), durante a abertura do Sul Export — Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, promovido pela Brasil Export.

#### Privatizações

O secretário também afirmou que a expectativa do ministério é protocolar no Tribunal de Contas da União (TCU), entre a segunda quinzena de maio e junho, os processos de desestatização dos portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP). “Temos a expectativa de concluir esses processos esse ano e deixar esse marco para a infraestrutura do país”, disse Piloni. Ele defendeu que os portos são ativos para dar lucro que permitam investimentos e que a autoridade portuária não pode ser inchada, e sim ter uma estrutura condizente com suas reais necessidades.

O secretário entende que o porto gera emprego fora da poligonal, mas o processo de privatizações deve observar condições do trabalhador da empresa estatal, tratando das questões sem impedir o desenvolvimento de empresas economicamente saudáveis. Para Piloni, é preciso criar mecanismos para desenvolver economicamente as regiões portuárias e apoiar cadeias logísticas que dependem do comércio exterior e do transporte de cabotagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 17/05/2022

## NOVAS OPÇÕES AMENIZARAM ALTAS DE PREÇOS DO DIESEL PARA AMÉRICA LATINA, APONTA RELATÓRIO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16 Mai 2022



### Arquivo/Divulgação

Insights da S&P sinalizam fluxos crescentes de navios para Brasil a partir da política de paridade de preços da Petrobras para importação. Traders consideram AL como saída potencial para cargas de diesel de baixo teor de enxofre (ULSD) russas.

Novas opções de fornecimento a partir da Ásia e da Europa amenizaram as altas recordes dos preços do diesel importado por países da América Latina nos primeiros meses de 2022. A análise é do relatório da S&P Global Commodity Insights, que concluiu em seus levantamentos que os mercados de diesel latino-americanos relaxam à medida em que há flexibilização nos mercados de produtos refinados, com opções além da Costa do Golfo dos Estados Unidos (USGC). Os insights indicaram que os preços do transporte de produtos refinados para a América Latina devem apresentar queda à medida que essa flexibilização for ampliada.

Os preços do diesel na América Latina permanecem historicamente mais altos do que em qualquer outro momento antes da invasão russa em território ucraniano. As taxas de frete, porém, apresentaram redução pela metade em relação aos preços recordes estabelecidos em abril. Brasil e Argentina são atualmente os maiores mercados fora do México. O relatório apontou que o mercado brasileiro foi classificado como 'bem abastecido' em maio, após um abril sob estresse. Já o mercado argentino vivenciou um período com dificuldades de abastecimento porque os preços locais estavam mais baixos do que os preços de importação. Segundo o levantamento, um grupo comercial relatou que as estações de serviço chegaram a racionar diesel em determinado momento.

Uma fonte latino-americana relatou à S&P que a Argentina pode estar pagando valores mais altos para obter barris de produtos prontos. De acordo com o relatório, ela projetou que o Brasil se beneficiará com a recente mudança na fórmula de preços da Petrobras que eleva os preços da produção doméstica para níveis de paridade de importação, diferente da Argentina, o que deve gerar fluxos crescentes para o Brasil. Traders ouvidos pela consultoria ressaltaram que o Brasil está comprando mais cargas do que o normal do leste, em vez da costa do golfo dos Estados Unidos (USGC). Um trader latino, citado no relatório, disse que o diesel AG (agricultural diesel) indo para o Brasil está pressionando um pouco o frete FOB (free on board) USGC.

A S&P Global contabilizou 17 cargas a caminho do Brasil, incluindo navios do golfo norte-americano a poucos dias dos portos brasileiros. O software de rastreamento de navios e mercadorias 'Platts cFlow' registrou, porém, apenas um navio que partiu na primeira semana de maio. A lista de navios de outros lugares incluía 'Janine K' de Gibraltar, embora provavelmente transportando nafta, 'Zefyros', de Angola, e 'Silver Etrema' e 'Stolt Calluna' do leste da Ásia.

O navio-tanque 'BW Hawk' também está fora de Amsterdã com Brasil e Equador como opções, provavelmente carregando diesel com baixo teor de enxofre (ultra low sulfur diesel — ULSD), segundo fontes do mercado. A embarcação 'Hafnia Nordica' (foto), de Gibraltar, acabou de desembarcar combustível de aviação no Caribe. A Argentina mostra apenas três navios em rota, mas um deles, o 'Fairchem Blade', provavelmente está carregando gasolina de Cingapura.

As instalações dos navios ouvidas pela Platts mostram outras cargas fixadas para as próximas viagens na América Latina, incluindo 'Arctos' carregando ULSD no dia 16 de maio de Sikka, na Índia, para o Brasil pela Reliance; 'Omodos', carregando ULSD no último dia 12 de maio de Gibraltar para o Brasil pela Admic; 'GWN2', carregando gasolina sem chumbo no próximo dia 20 de maio da ARA (Amsterdã-Roterdã-Antuérpia) para o leste do México para o PMI; e 'Sandpiper Pacific', carregando sem chumbo em data indeterminada da ARA para a Argentina para a ExxonMobil. Duas cargas de diesel da Sikka, 'Silver Valerie' para Reliance e 'Eco Marina Del Rey' para Vitol, tinham diesel como cargas, com opções da Argentina.

### Diesel ULSD russo

Participantes do mercado europeu citaram no levantamento a América Latina como uma saída potencial para cargas ULSD russas, à medida que aumenta a pressão sobre os líderes europeus para sancionar totalmente a importação de moléculas russas para o continente antes do final do ano. O entendimento é que as sanções provisórias da União Europeia (UE) sobre o fornecimento de petróleo de origem russa produzido por certas entidades, com destaque para as gigantes russas Rosneft (petroleira) e Gazpromneft (refino), para fora da UE, no entanto, fornecem algumas barreiras para um maior fluxo potencial Rússia-América Latina.

No entanto, traders europeus continuam comentando que a arbitragem para enviar barris europeus do hub ARA para fortes centros de preços na América Latina era viável, apesar da oferta da Europa estar apertada. Um quarto trader latino disse que os fluxos certamente estão indo da Europa para a América Latina novamente.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/05/2022*

## WILSON SONS REGISTRA LUCRO SUPERIOR A R\$ 143 MILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Mai 2022*



A Wilson Sons registrou lucro líquido acima de R\$ 143 milhões no primeiro trimestre, superando em 437% o mesmo período de 2021. Os resultados financeiros da companhia foram divulgados na sexta-feira (13), após o fechamento do mercado brasileiro (B3).

O crescimento de 437% no lucro líquido foi beneficiado pela variação cambial deste trimestre, uma vez que o real valorizou 15%. Mas mesmo excluindo os efeitos cambiais, a companhia apresentou um lucro líquido de R\$ 80 milhões, um

crescimento de 71% em relação ao primeiro trimestre de 2021.

As receitas líquidas em reais também apresentaram crescimento. O aumento foi de mais de 4% no trimestre, na comparação com o mesmo período de 2021. O desempenho financeiro foi superior ao desempenho operacional, com o aumento das receitas de armazenagem nos terminais e aumento nas exportações e importações para a divisão de logística internacional, a Allink, o aumento na receita média por manobra portuária em rebocadores e os novos contratos nas bases de apoio offshore.

Com o aumento do nível de preços nos principais negócios, as receitas líquidas chegaram a R\$ 529 milhões.

O EBITDA (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) também subiu para R\$ 239 milhões, um crescimento de 4% com os resultados de rebocadores. Estes foram fortes com aumento da receita média por manobra, apesar da queda no volume operacional, ocasionada,

principalmente, pela redução de carga containerizada. A receita líquida de rebocadores aumentou para R\$ 253,7 milhões no primeiro trimestre.

“Estamos satisfeitos por apresentar resultados financeiros resilientes, neste primeiro trimestre do ano, mesmo diante do cenário desafiador que se apresenta para 2022, com o agravamento da crise da cadeia de suprimentos e pressões inflacionárias”, destaca Fernando Salek, CEO da Wilson Sons.

Em relação a um dos temas mais relevantes para a empresa, a Wilson Sons encerra o primeiro trimestre de 2022 com bons índices. A taxa de frequência de acidentes com afastamento fechou o período acumulado de 12 meses em 0,23 incidentes por um milhão de horas trabalhadas, patamar abaixo do último trimestre.

Na agenda ESG, a companhia registrou um importante avanço, com a divulgação do primeiro relatório de sustentabilidade da Wilson Sons.

As receitas de rebocagem subiram 2,9%, para R\$ 253,7 milhões, com o aumento da receita média por manobra, que foi maior 9,7% em relação ao período comparativo. As manobras portuárias, principalmente em contêineres, apresentaram ligeira queda, que foi parcialmente compensada por maiores volumes de commodities.

O segmento de embarcações de apoio offshore continua apresentando recuperação. O aumento das receitas líquidas foi de mais de 26%, com um aumento dos dias de operação em 12% e um aumento da diária média em relação ao período comparativo.

Outro segmento que merece destaque no trimestre é a Allink. A divisão de logística internacional da Wilson Sons apresentou um aumento de quase 73% acima do primeiro trimestre de 2021 na receita líquida, chegando a R\$ 41,3 milhões. O segmento foi beneficiado pela alta demanda e melhores receitas tanto com os armadores quanto com os terminais.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 17/05/2022*

## ARTIGO - REDESCOBRINDO A IMPORTÂNCIA DA INDÚSTRIA

*Por Carlos Rodolfo Schneider OPINIÃO 16 Mai 2022*



A indústria de transformação é o setor que mais investe em inovação (69% do investimento empresarial em P&D no Brasil, segundo a CNI), que mais recolhe tributos, que paga os maiores salários (da iniciativa privada), e que gera o maior efeito multiplicador: a cada R\$ 1 produzido são gerados R\$ 2,40 na economia brasileira, contra R\$ 1,66 da agricultura e R\$ 1,49 do setor de comércio e serviços. Mas que, nas últimas quatro décadas vem encolhendo no país, por falta de atenção das políticas públicas e pela deterioração da competitividade da nossa economia, o famoso

Custo Brasil. Segundo o IBGE, em 1980 representava 33,70% do PIB, a preços correntes, e em 2018 apenas 11,31%.

Um estudo dos economistas Paulo César Morceiro e Milene Tessarin, da USP, que avaliou o processo de desindustrialização de 30 países, englobando 90% da indústria mundial, concluiu ser o caso brasileiro o mais grave. Em 1980 tínhamos o sexto maior parque industrial do mundo, responsável por 4,1% da produção mundial, contra apenas 1,65% da China, por exemplo. E segundo o relatório de 2020 da Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial - Unido, a participação do Brasil no valor adicionado da indústria global vem encolhendo



ano a ano na última década, até 1,19% em 2019, quando caímos para a 16ª posição, atrás da Turquia (15º), Rússia (13º), México (11º), Indonésia (10º), Índia (5º) e China (1º). Ao contrário do Brasil, outros emergentes, com economias mais dinâmicas e competitivas, melhoraram sua posição na produção mundial na última década (entre 2010 e 2019); a Turquia passou de 0,9% para 1,2%, a Indonésia de 1,4% para 1,6%, a Índia de 2,3% para 3,1% e a China de 21,1% para 29,7%. Em apenas 40 anos, a nossa indústria passou de uma dimensão 2,5 vezes maior que a China, para 25 vezes menor. Um tombo e tanto, acentuado por agravante denominado especialização regressiva, que significa que setores de maior valor agregado cedem espaço para produtos básicos, ligados a commodities, consequência justamente do Custo Brasil. Como os custos para produzir no Brasil são mais altos, quanto mais longa a cadeia produtiva, maior a defasagem ao final. Isso leva à concentração no início da cadeia, com pouca agregação de valor. É mais produtivo, por exemplo, exportar soja em grão do que óleo de soja.

Em 2019 o governo federal estimou o Custo Brasil em R\$ 1,5 trilhão por ano. É o que custam as ineficiências estruturais, burocráticas e econômicas que comprometem a competitividade das nossas empresas. A começar pela caótica estrutura de impostos, que obriga a um gasto de horas 7 vezes maior para tentar pagar corretamente os tributos (1509 horas/ano, segundo o Banco Mundial, contra a média mundial de 226 horas/ano). Isso absorve 1,2% do faturamento das empresas industriais, número 9,3 vezes mais elevado do que dos principais parceiros comerciais. Além do que, no Brasil a tributação não é isonômica entre os setores, sendo a indústria o mais onerado: respondia em 2019 por 26% dos tributos federais, para uma participação de 11,3% no PIB.

Essa falta de competitividade afeta fortemente a balança comercial da indústria de transformação. No ano de 2019 o déficit foi de US\$ 34,1 bilhões, o 12º ano de resultado comercial negativo para o setor, segundo o Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial – IEDI. E a queda nas exportações foi quatro vezes mais acentuada nos ramos de alta e média tecnologia, do que nos de baixa tecnologia, confirmando a tendência de reprimarização do setor.

Segundo Li Yong, diretor-geral da Unido, nos últimos anos países vem reconhecendo a importância das políticas industriais para a prosperidade sustentável. E destaca três fatores: 1º a maior produtividade em relação à agricultura e aos serviços; 2º o maior efeito multiplicador na economia e; 3º por ser o setor que mais gera inovações e avanços tecnológicos. O que ajudaria a explicar a evolução econômica e social de países que fortaleceram a sua indústria recentemente, a exemplo dos do sudeste asiático, e a estagnação do Brasil em função de sua desindustrialização. Para confirmar esse diagnóstico, a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC, atribui o desempenho diferenciado do Estado em grande parte à força da sua indústria. Para uma retração de 4,1% no PIB brasileiro em 2020, o de Santa Catarina encolheu apenas 0,9%, e apesar da crise, conseguiu gerar 53 mil vagas formais de emprego, um terço do total de vagas abertas no país. Segundo a FIESC, o Estado é o mais industrializado do país, com 27% do PIB sendo gerado pelo setor (20% pela indústria de transformação, praticamente o dobro da média nacional), bem como 34% dos empregos formais.

São dados importantes para orientar políticas econômicas e para inspirar a classe política. Os problemas de competitividade, em grande parte, dependem de fatores estruturais como baixa produtividade, complexidade do sistema tributário e precariedade da infraestrutura. Devemos seguir com o esforço das reformas, desenvolver políticas industriais voltados à Quarta Revolução Industrial, à indústria 4.0, e definir programas de apoio horizontais, e não a 17 setores, para que não sejam eleitos vencedores e vencidos.

**Carlos Rodolfo Schneider é empresário, membro do Conselho Político e Social da Associação Comercial de São Paulo - ACSP e do Comitê de Líderes da Mobilização Empresarial pela Inovação da Confederação Nacional da Indústria - CNI**

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/05/2022*

### HAPAG-LLOYD REGISTRA INÍCIO DE ANO FORTE NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação NAVEGAÇÃO 16 Mai 2022



**Resultado é significativamente superior ao período do ano anterior**

A Hapag-Lloyd concluiu o primeiro trimestre com um EBITDA de US\$ 5,3 bilhões. O EBIT subiu para US\$ 4,8 bilhões e o lucro do grupo subiu para US\$ 4,7 bilhões.

“O ano teve um início excepcionalmente forte no geral e, embora tenha havido os primeiros sinais de que o mercado ultrapassou seu pico, também esperamos um forte segundo trimestre”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd AG.

As receitas aumentaram no primeiro trimestre para US\$ 9,0 bilhões. Isso pode ser atribuído principalmente a uma taxa média de frete muito mais alta de US\$ 2.774/TEU — no primeiro trimestre de 2021 foram US\$ 1.509/TEU — e um dólar americano mais forte.

Muitos portos ainda estão congestionados e as infraestruturas do interior estão sobrecarregadas, o que, em conjunto, resulta em tempos de resposta mais longos para navios e contêineres. No geral, os volumes de transporte ficaram aproximadamente no mesmo nível do ano anterior, em três milhões de TEUs. O resultado foi impactado pelo aumento significativo das despesas com movimentação de contêineres e um preço médio de consumo de bunker cerca de 60% mais alto, que ficou em US\$ 613 por tonelada nos três primeiros meses de 2022. No primeiro trimestre de 2021 estava em US\$ 384 por tonelada.

Com base no desempenho atual dos negócios, o segundo trimestre superará as expectativas anteriores. Em vista dessas circunstâncias, o Conselho Executivo da Hapag-Lloyd AG elevou sua previsão de lucros para o atual exercício financeiro em 28 de abril. Para o exercício de 2022, espera-se agora um EBITDA na faixa de US\$ 14,5 bilhões a US\$ 16,5 bilhões e um EBIT na faixa de US\$ 12,5 bilhões a US\$ 14,5 bilhões. No entanto, essa previsão permanece sujeita a incertezas consideráveis, dada a pandemia de Covid-19 em andamento e a guerra na Ucrânia.

“As cadeias de suprimentos globais continuam sob pressão significativa – principalmente por causa das recentes medidas tomadas na China em resposta aos surtos da Covid-19. Espera-se que esta situação melhore no segundo semestre do ano. Para nossos clientes em todo o mundo, faremos tudo o que estiver ao nosso alcance para ajudar a normalizar esse difícil ambiente de mercado o mais rápido possível. Ao mesmo tempo, continuaremos a nos concentrar na qualidade e sustentabilidade e implementaremos ainda mais nossa estratégia 2023”, acrescentou Habben Jansen.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2022

### PORTO DO RECIFE COMEÇA A RECEBER NAVIOS COM NOVO CALADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Mai 2022



**Capitania dos Portos libera aumento provisório de calado enquanto aguarda a homologação da dragagem pela Marinha**

A Capitania dos Portos de Pernambuco enviou ao Porto do Recife duas resoluções liberando a atracação de navios de maiores calados nos berços 00, 03, 04 e 05 por 45 dias. As portarias entraram em vigor neste mês de maio e foram uma demanda dos importadores e



exportadores do ancoradouro recifense.

“O Sindaçúcar foi uma das empresas que solicitou a liberação o quanto antes. O sindicato é responsável pelo Terminal Açucareiro (TA) do Porto do Recife, que corresponde ao berço 00. Antes da dragagem, o calado operacional do berço do terminal era sete metros e os navios não conseguiam abastecer toda a carga de açúcar, tendo que completar em outros portos do Nordeste”, explica José Divard de Oliveira, diretor Comercial e de Operações do ancoradouro.

Pensando em realizar toda a operação de embarque de açúcar no ancoradouro recifense, o Sindaçúcar fez a solicitação para operar com um calado maior, de 9,20 metros de profundidade para o berço do TA. Os navios de açúcar são os responsáveis por grandes movimentações no Porto do Recife. No dia 24 de abril, o navio panamenho "Toros M" embarcou mais de 30.900 toneladas do produto.

As empresas que atuam no porto movimentando fertilizantes e trigo foram as solicitantes da liberação para os berços 03, 04 e 05, que serão destinados à operações de granéis. “Com o cenário mundial que encontramos hoje e os valores de fretamento, importadores de fertilizantes e trigo estão preferindo trazer maiores quantidades de produto em uma única viagem, por isso a demanda para operar com um calado mais profundo. Os berços 03, 04 e 05 variavam de 8,8 metros à 9,70. Com a autorização da Capitania, estamos operando com um calado de 10,5 metros. Já temos previsão de chegada de navio para o dia 20 de maio, que irá descarregar 20 mil toneladas de trigo. Os fertilizantes têm previsão para o próximo mês, com uma operação que irá movimentar cinco mil toneladas. Inclusive, a orientação do Governo Federal é dar prioridade às embarcações carregadas de adubos, devido ao cenário mundial”, completa José Lindoso, presidente do Porto do Recife.

No dia 22 de janeiro teve início a obra de desassoreamento que dragou 1.050.221,5 metros cúbicos de sedimentos do cais acostável, canal interno e bacia de evolução. A draga Lelystad deixou o ancoradouro recifense no dia 1 de março, quando finalizou a operação de dragagem. Em seguida dois rebocadores equipados com arado iniciaram o nivelamento do fundo da bacia do Porto, para planar e corrigir possíveis falhas no caminho. “No dia 4 de abril, o arado foi concluído, finalizando todas as etapas do trabalho de campo da dragagem. O Porto do Recife inicia uma nova era, com mais competitividade, abrindo portas para novos negócios. A expectativa é de um incremento de 30% na receita com as movimentações de carga”, celebra Lindoso.

O relatório da batimetria após a obra indicou que as cotas de dragagem atingidas foram: do berço 00 ao 01, chegou aos 10 metros; do berço 02 ao 06, atingiu os 11 metros; e do trecho do berço 07 ao 09 chegou aos oito metros. Os trechos mencionados poderão chegar às profundidades máximas, na maré alta, de 12,60m, 13,60m e 10,6m respectivamente.

O ancoradouro agora aguarda a homologação do calado pela Marinha. O relatório foi enviado ao CHM (Centro de Hidrografia da Marinha), órgão responsável pela homologação do novo calado do Porto do Recife, na última segunda-feira (9). O prazo é de 30 a 90 dias para a confirmação das novas profundidades.

O porto que projeta um incremento de 25% nas movimentações de carga com o novo calado. “O malte de cevada e a barrilha são cargas que podem ter um crescimento acima dos 25%. Isso porque novos players já demonstraram interesse em investir no Porto do Recife para incrementar a movimentação dessas cargas. A cevada, por exemplo, tem um player que irá montar uma bateria de silos para movimentar mais carga através do Recife. Já foi realizado um estudo de viabilidade e dentro de oito meses esse projeto estará concretizado”, afirma Divard.

Os fertilizantes também têm previsão de ampliação. “Devem ter um incremento nesse período de guerra, devido ao aumento no valor do fretamento e da necessidade compra pela oportunidade, adquirindo logo o que pode para depois não faltar. Podemos esperar um crescimento desta carga



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 061/2022  
Página 68 de 68  
Data: 17/05/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

acima do normal, mas depende também de como o cenário mundial vai se comportar”, completa José Divard.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 17/05/2022



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING 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](http://www.mercoshipping.com.br)).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006