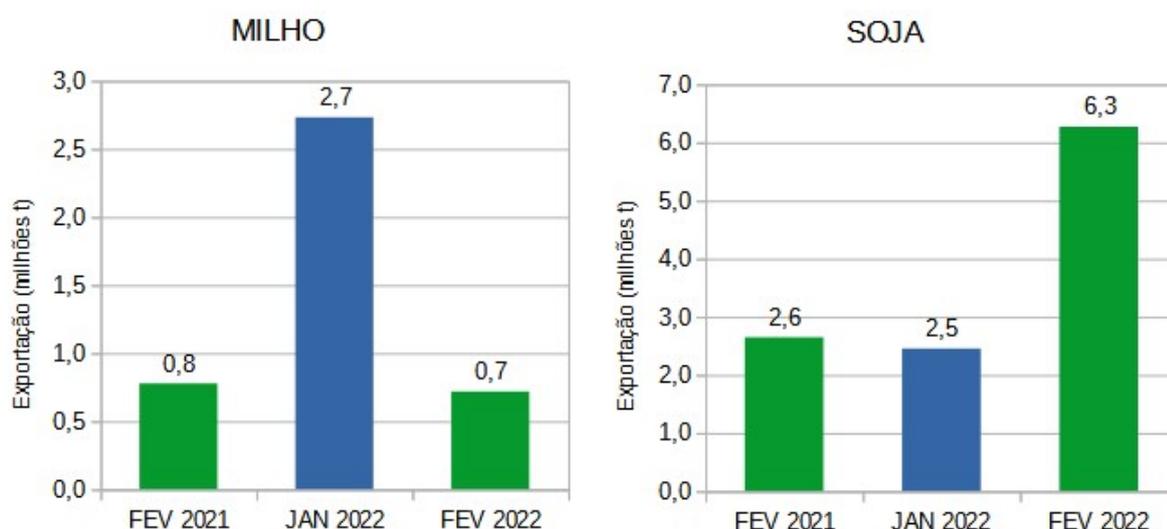


/ Mercado de Fretes e Conjuntura de Exportação

Os preços internacionais das *commodities* agrícolas apresentaram forte elevação, face à desorganização observada nas cadeias globais a partir do ano anterior graças à pandemia e, mais recentemente, em razão da guerra entre Rússia e Ucrânia, uma vez que esses dois países são grandes exportadores mundiais de grãos. No Brasil a Secretaria de Comércio Exterior - Secex divulgou os dados das exportações do agronegócio em fevereiro, repercutindo o bom momento das cotações internacionais. No complexo soja, o destaque fica por conta da performance dos grãos que, em fevereiro alcançaram 6,3 milhões de toneladas, apresentando crescimento de 142%, frente ao mesmo período do exercício anterior e 152%, quando comparado ao mês de janeiro/2022. Em se tratando das exportações de milho, o volume vendido foi 12,5% menor no comparativo com fevereiro/21 e 74% inferior ao ocorrido em janeiro/22, a despeito de no período ocorrer forte incremento das cotações internacionais do produto.

GRÁFICO 1 / Exportações brasileiras de milho e soja (em milhões de toneladas)



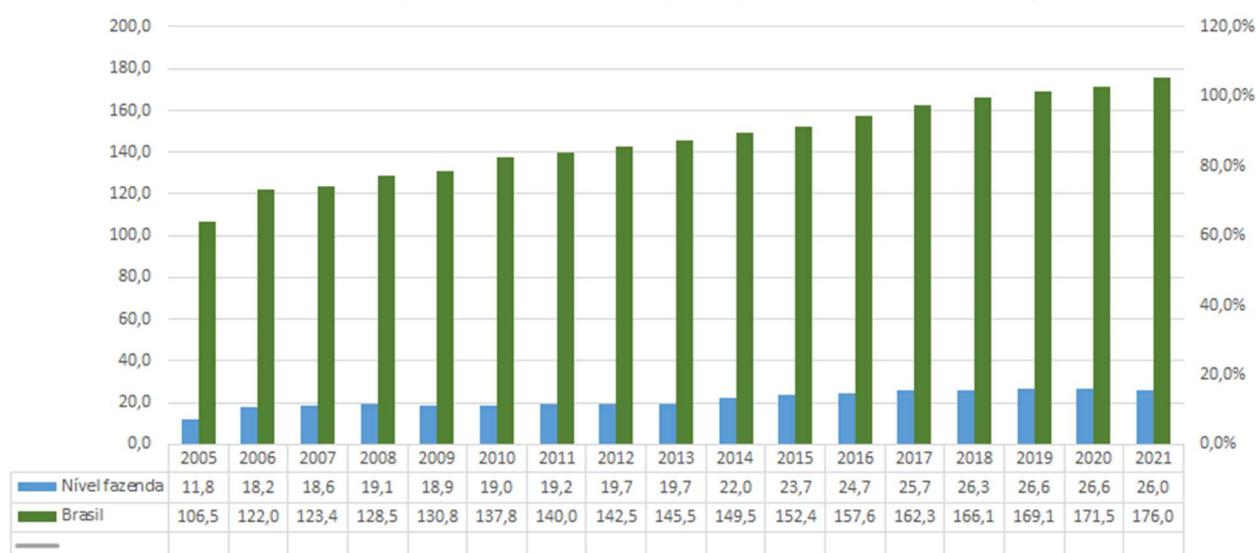
Fonte: Secex

Atenção especial se deve à atual conjuntura do milho ao registrar elevadas cotações internacionais do produto - de um lado e de outro -, decisão do produtor nacional de cadenciar a comercialização, pelo menos no que se refere à fixação de preços. Os riscos envolvendo eventuais complicações do clima e seus desdobramentos negativos na lavoura, provocados pelo La Nina, podendo comprometer a produção da segunda e mais importante safra do cereal, contrapondo com o elevado consumo interno, onde o milho é utilizado como insumo fundamental na produção de proteína animal de alto valor agregado, está estabelecendo nova dinâmica na comercialização, a partir da melhoria na infraestrutura, particularmente a de armazéns nos últimos anos, que vêm possibilitando um melhor cadenciamento das vendas. Cotações internacionais estimulantes e dólar valorizado possibilitaram elevada rentabilidade para os produtores de grãos, especialmente os de



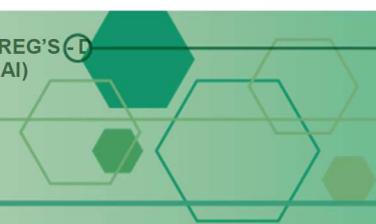
soja e milho nas últimas safras. Acompanhando o movimento das *tradings* e outros agentes os produtores investiram fortemente na construção de armazéns, seja a nível de fazenda como também através de suas cooperativas, que redundaram já a partir de 2016, em forte incremento da capacidade estática nacional, conforme demonstrado no gráfico abaixo.

Brasil - Evolução da armazenagem (em milhões de ton)



Fonte: Conab

Há de se dizer que esse cenário encontra respaldo no excelente desempenho das empresas que atuam no país, geradoras de produtos ligados à armazenagem. As informações de mercado dão conta dos ganhos expressivos, apresentados nos seus fluxos de caixa, entre 2018 e 2021, e que tiveram seus balanços divulgados recentemente em fevereiro.



/ Mato Grosso

As cotações em fevereiro encerraram em patamares elevados, acima do registrado no mesmo período do ano passado, devido à alta no preço do óleo diesel e ao incremento na produção de soja nesta safra. A dita alta no preço do óleo diesel que está atrelada à valorização do barril de petróleo nos últimos meses vem acarretando, inevitavelmente, a elevação no preço do quilômetro rodado, e, dado o incremento da produção estadual nesta safra há de se informar que houve um aumento na demanda de caminhões no escoamento da safra para os principais portos do país, colaborando ainda mais para o movimento altista nos preços dos fretes rodoviários. Conforme dados liberados recentemente pela Conab, a colheita da soja em MT atingiu seu pico em fevereiro, finalizando seus últimos talhões da área plantada. Nota-se que o expressivo fluxo de caminhões para o porto de Miritituba (PA) tem provocado o estrangulamento na descarga, gerando longas filas para desembarque e aumentando o tempo de espera. Esse tempo de espera (estadia) está sendo compensado com o aumento do frete, haja visto que a espera para desembarque tem levado entre 2 a 3 dias. A dinâmica de preços para os terminais ferroviários nos municípios de Rondonópolis e Alto Araguaia também seguiu a linha de incremento, contudo, de forma diferente a seguida nos portos fluviais. Devido à baixa oferta de frete-retorno (o que torna o frete pouco atrativo), a elevação no valor ocorreu para que o escoamento da soja fosse mantido. Dessa maneira, a junção entre colheita e a dinâmica de escoamento para exportação deve manter os preços elevados durante boa parte de março.

TABELA 1 / Preços de frete praticados em Mato Grosso

| ROTAS | | R\$ / t | | | | VARIÇÃO PERCENTUAL (%) | |
|--------------------------------|------------------|---------|--------|--------|--------|------------------------|-----|
| ORIGEM-UF | DESTINO-UF | KM | fev/21 | jan/22 | fev/22 | ANO | MÊS |
| SORRISO/MT | SANTOS/SP | 2.171 | 350,00 | 430,00 | 430,00 | 23% | 0% |
| PRIMAVERA/MT | | 1.632 | 280,00 | 340,00 | 320,00 | 14% | -6% |
| RONDONÓPOLIS/MT | | 1.506 | 270,00 | 320,00 | 295,00 | 9% | -8% |
| CAMPO NOVO/MT | | 2.210 | 340,00 | 430,00 | 450,00 | 32% | 5% |
| QUERÊNCIA/MT | | 1.817 | 310,00 | 390,00 | 390,00 | 26% | 0% |
| SORRISO/MT | PARANAGUÁ/PR | 2.212 | 320,00 | 400,00 | 370,00 | 16% | -8% |
| PRIMAVERA/MT | | 1.747 | 260,00 | 320,00 | 305,00 | 17% | -5% |
| RONDONÓPOLIS/MT | | 1.621 | 250,00 | 300,00 | 280,00 | 12% | -7% |
| SORRISO/MT | ALTO ARAGUAIA/MT | 874 | 160,00 | 190,00 | 190,00 | 19% | 0% |
| PRIMAVERA/MT | | 335 | 90,00 | 100,00 | 110,00 | 22% | 10% |
| SORRISO/MT – MIRITITUBA/PA | ARCO NORTE | 1017 | 230,00 | 250,00 | 260,00 | 13% | 4% |
| SORRISO/MT – SANTARÉM/PA | | 1.380 | 290,00 | 310,00 | 320,00 | 10% | 3% |
| CAMPO NOVO/MT – PORTO VELHO/RO | | 1.179 | 180,00 | 200,00 | 220,00 | 22% | 10% |
| QUERÊNCIA/MT | ARAGUARI/MG | 1.141 | 220,00 | 270,00 | 320,00 | 45% | 19% |
| | COLINAS/TO | 1.194 | 210,00 | 270,00 | 290,00 | 38% | 7% |
| | SÃO LUIS/MA | 2.242 | 330,00 | 390,00 | 430,00 | 30% | 10% |

Fonte: Conab

Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-MT, para monitorar as rotas mais relevantes de corredores logísticos com origem no estado, com objetivo de alimentar banco de dados e subsidiar a elaboração de conjunturas econômicas e eventuais trabalhos da Companhia. A pesquisa não se propõe a definir preço referencial de mercado, tratando tão somente de uma coleta de informações.

/ Mato Grosso do Sul

Fevereiro foi marcado pelo aumento significativo dos fretes agrícolas no estado. Dentre os diversos motivos para a valorização está a menor disponibilidade de veículos, reflexo das operações de colheita de soja. Até o final de fevereiro, a colheita da soja alcançou aproximadamente 47% da área plantada, ao passo que no mesmo período da safra anterior o percentual colhido foi de apenas 7%. Dados extraídos da Plataforma de Consultas de Exportação e Importação do Brasil - COMEXSTAT mostraram que no mês anterior, Mato Grosso do Sul exportou 307.091 toneladas de soja contra 265.803 toneladas exportadas em janeiro. Já em fevereiro, apenas 24.176 toneladas foram movimentadas. A movimentação de milho com destino aos portos foi reduzida de 201.313 toneladas em janeiro para 34.274 toneladas embarcadas em fevereiro. A partir da segunda quinzena do mês em questão foi observado incremento dos preços de fretes ofertados, com objetivo de viabilizar o transporte das cargas disponíveis. No mercado nacional, a liquidez da soja foi menor em vista da disparidade entre os preços ofertados pelos compradores e os esperados pelos vendedores. Ao mesmo tempo, o aumento da demanda internacional por óleo de soja, redução da produção de óleo de girassol e a menor oferta de óleo de palma da Indonésia impulsionaram a busca pela soja brasileira para exportação. A consequência desta retração vendedora e incremento da demanda interna e externa provocou aumento nos preços da soja no mercado doméstico e também dos prêmios de exportação. A soja disponível tornou-se bastante disputada, assim como a disponibilidade de veículos para seu transporte. Portanto, além dos fatores inerentes ao próprio mercado de fretes como a sazonalidade e custos envolvidos na operação, estes fatores comerciais internos e externos também tiveram peso relevante na definição das altas dos preços dos fretes praticados, como observado nas rotas partindo de Mato Grosso do Sul com destino aos portos do Paraná, São Paulo e Rio Grande do Sul, bem como às regiões consumidoras do mercado interno na Região Sul do país.

TABELA 2 / Preços de frete praticados em Mato Grosso do Sul

| ROTAS | | R\$ / t | | | VARIAÇÃO PERCENTUAL (%) |
|---------------------------|----------------------|---------|--------|--------|-------------------------|
| ORIGEM-UF | DESTINO-UF | KM | jan/22 | fev/22 | MÊS |
| ARAL MOREIRA (MS) | MARINGÁ (PR) | 510 | 95,44 | 95,25 | 0% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 992 | 145,63 | 185,59 | 27% |
| | MARAVILHA (SC)* | 689 | - | - | - |
| | SANTA HELENA (PR)* | 361 | 90,78 | 94,00 | 4% |
| CAARAPÓ (MS) | MARINGÁ (PR) | 395 | 77,50 | 124,25 | 60% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 899 | 140,24 | 172,15 | 23% |
| CHAPADÃO DO SUL (MS) | PARANAGUÁ (PR) | 1.191 | 189,67 | 209,17 | 10% |
| | GUARUJÁ (SP) | 996 | 189,50 | 208,22 | 10% |
| DOURADOS (MS) | MARINGÁ (PR) | 437 | 86,00 | 96,72 | 12% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 951 | 148,75 | 185,56 | 25% |
| | RIO GRANDE (RS)** | 1.420 | 239,40 | 246,00 | 3% |
| MARACAJÚ (MS) | MARINGÁ (PR) | 521 | 96,85 | 111,61 | 15% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 1.127 | 168,17 | 200,95 | 19% |
| | SANTA HELENA (PR) | 496 | 101,00 | 105,58 | 5% |
| | PORTO MURTINHO (MS)* | 320 | 0,00 | 0,00 | 0% |
| NAVIRAI (MS) | MARINGÁ (PR) | 312 | 110,00 | 71,20 | -35% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 816 | 139,65 | 181,50 | 30% |
| | TRÊS LAGOAS (MS) | 425 | - | - | 0% |
| SÃO GABRIEL DO OESTE (MS) | MARINGÁ (PR) | 694 | 114,71 | 151,05 | 32% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 1.229 | 191,67 | 245,23 | 28% |
| | SANTOS (SP) | 1.182 | 168,00 | 251,36 | 50% |
| | TRÊS LAGOAS (MS)* | 495 | - | - | - |
| SIDROLÂNDIA (MS) | MARINGÁ (PR)** | 556 | 95,00 | 125,68 | 32% |
| | PARANAGUÁ (PR)** | 1.131 | 169,25 | 193,76 | 14% |
| | SANTOS (SP)** | 1.111 | 180,00 | 221,24 | 23% |
| | RIO GRANDE (RS)** | 1.600 | 250,00 | 280,85 | 12% |
| PONTA PORÃ (MS) | MARINGÁ (PR)** | 549 | 97,65 | 115,73 | 19% |
| | PARANAGUÁ (PR)** | 1.017 | 163,75 | 191,42 | 17% |
| | SANTOS (SP)** | 1.185 | 181,00 | 197,50 | 9% |

*Rotas sazonais;

Fonte: Conab - Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-MS, para monitorar as rotas mais relevantes de corredores logísticos com origem no estado, com objetivo de alimentar banco de dados e subsidiar a elaboração de conjunturas econômicas e eventuais trabalhos da Companhia. A pesquisa não se propõe a definir preço referencial de mercado, tratando-se somente de uma coleta de informações.

/ Goiás

Com o pico da colheita da soja e a demanda por transporte muito elevada, as transportadoras operam em ritmo ininterrupto. Grandes partidas do grão, saindo de Cristalina e Catalão, municípios goianos na fronteira sudeste-sul do estado, e de Bom Jesus de Goiás, localizada a aproximadamente 60 km a noroeste de Itumbiara, estão saindo principalmente para a baixada santista, Paranaguá, Santa Catarina, Uberaba e Araguari. Em Rio Verde, maior produtor de grãos, localizado no sudoeste de Goiás, o atraso da colheita, coincidindo com uma safra de soja recorde aumentou muito o escoamento por via rodoviária, vez que a plataforma ferroviária que opera no município ainda não tem capacidade de escoamento para a demanda de soja atual e os exportadores não querem perder a cota de desembarque nos portos. Algumas transportadoras registraram ao longo do mês, congestionamentos no desembarque em Santos e Uberaba, com suspensões temporárias das cotas de desembarque dos contratantes, a fim de desafogar o volume de cargas na filas de desembarques. Como rota alternativa para exportação, o porto de Paranaguá vem sendo o destino de grande número de cargas. O desembarque no transbordo de Araguari, que permite acesso ao porto de Tubarão, em ES, por via ferroviária e rodoviária, também vem registrando a recepção de grandes volumes. Esse destino, agora operando normalmente, esteve com as atividades de recepção suspensas devido a danos causados pelas chuvas intensas em trechos da linha férrea que leva ao porto de Tubarão. Em menor escala, algumas cargas saíram do estado, pelo entreposto de São Simão. Não houve relatos importantes sobre carregamentos de soja e milho destinados a outros estados. As atividades nesse momento estão concentradas na movimentação de soja para exportação e nos transportes do grão das propriedades para os armazéns. E como resultado da acentuada demanda, os preços de frete registraram alta expressiva em relação a janeiro passado. Em média, variaram entre 35% e 42%, no rol dos municípios de origem e destino acompanhados. As maiores altas observadas foram para os carregamentos de soja partindo de Cristalina, para Uberaba e Catalão, cujos preços ficaram até 75% mais altos em relação a janeiro. Em relação a maio de 2021, mês de entressafra para o setor e transporte de grãos, a variação percentual para a rota de Cristalina até a baixada santista chegou a 205%. Como a colheita de soja ainda não terminou no estado, existe espaço para que continue subindo, caso os embarques prossigam no ritmo atual.

TABELA 3 / Preços de frete praticados em Goiás

| ROTAS | | R\$ / t | | | VARIAÇÃO PERCENTUAL (%) |
|-------------------------|-----------------------------------------|---------------|--------|--------|-------------------------|
| ORIGEM-UF | DESTINO-UF | KM | jan/22 | fev/22 | MÊS |
| RIO VERDE (GO) | IMBITUBA (SC) | 1.642 | 250,50 | 299,33 | 19% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 1.262 | 222,17 | 280,83 | 26% |
| | SANTOS (SP) | 977 | 226,00 | 279,17 | 24% |
| | GUARUJÁ (SP) | 993 | 226,00 | 279,17 | 24% |
| | UBERABA (MG) | 445 | 109,17 | 159,17 | 46% |
| | ARAGUARI (MG) | 333 | 108,33 | 157,50 | 45% |
| | SÃO SIMÃO (GO) | 177 | 71,67 | 110,00 | 53% |
| | RIO VERDE (RO) – PLATAFORMA FERROVIÁRIA | 22 | 34,50 | 55,67 | 61% |
| CATALÃO (GO) | IMBITUBA (SC) | 1.436 | 210,00 | 285,00 | 36% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 1.109 | 197,50 | 263,75 | 34% |
| | SANTOS (SP) | 771 | 200,00 | 246,25 | 23% |
| | GUARUJÁ (SP) | 787 | 200,00 | 246,25 | 23% |
| | UBERABA (MG) | 212 | 97,50 | 121,25 | 24% |
| | ARAGUARI (MG) | 78 | 62,50 | 90,75 | 45% |
| | SÃO SIMÃO (GO) | 365 | 93,75 | 146,25 | 56% |
| | CRISTALINA (GO) | IMBITUBA (SC) | 1.619 | 241,25 | 347,50 |
| PARANAGUÁ (PR) | | 1.292 | 226,50 | 302,50 | 34% |
| SANTOS (SP) | | 954 | 222,50 | 305,00 | 37% |
| GUARUJÁ (SP) | | 970 | 222,50 | 305,00 | 37% |
| UBERABA (MG) | | 395 | 96,25 | 168,75 | 75% |
| ARAGUARI (MG) | | 261 | 88,75 | 147,50 | 66% |
| SÃO SIMÃO (GO) | | 548 | 141,25 | 191,25 | 35% |
| BOM JESUS DE GOIÁS (GO) | | IMBITUBA (SC) | 1.507 | 221,00 | 312,50 |
| | PARANAGUÁ (PR) | 1.179 | 204,00 | 287,50 | 41% |
| | SANTOS (SP) | 841 | 196,00 | 290,00 | 48% |
| | GUARUJÁ (SP) | 858 | 196,00 | 290,00 | 48% |
| | UBERABA (MG) | 309 | 98,80 | 130,00 | 32% |
| | ARAGUARI (MG) | 197 | 88,80 | 131,25 | 48% |
| | SÃO SIMÃO (GO) | 226 | 92,00 | 118,75 | 29% |

Fonte: Conab

Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-GO para monitorar as rotas mais relevantes de corredores logísticos com origem no Estado, com objetivo de alimentar banco de dados e subsidiar a elaboração de conjunturas econômicas e eventuais trabalhos da Companhia. A pesquisa não se propõe a definir preço referencial de mercado, tratando-se somente de uma coleta de informações

/ Distrito Federal

No Distrito Federal o mercado de transporte está aquecido. A oferta de caminhões está aumentando, motivada pela colheita da soja com a elevação das cotações em quase todas as rotas pesquisadas frente ao mês anterior, com exceção da rota Brasília/Araguari, conforme demonstrado no quadro abaixo. Segundo informações das transportadoras, a movimentação de cargas aumentou significativamente para os destinos pesquisados, pressionada pelo escoamento dos grãos para exportação. As rotas para a Região Sul e Sudeste continuam aquecidas, provocadas pelo aumento das exportações e pelas demandas por produtos componentes da ração animal, em especial para aves e suínos, colocando a rota de Paranaguá /Santos e Uberaba, em destaque ante as demais.

TABELA 4 / Preços de frete praticados no Distrito Federal

| ROTAS | | KM | R\$ / t | | VARIAÇÃO PERCENTUAL (%) |
|---------------|-------------------|-------|---------|--------|-------------------------|
| ORIGEM-UF | DESTINO-UF | | jan/22 | fev/22 | MÊS |
| BRASÍLIA (DF) | ARAGUARI (MG) | 392 | 105,00 | 102,50 | -2% |
| | UBERABA (MG) | 523 | 108,67 | 115,34 | 6% |
| | OSVALDO CRUZ (SP) | 915 | 195,67 | 203,82 | 4% |
| | SANTOS (SP) | 1.085 | 228,33 | 246,11 | 8% |
| | GUARUJÁ (SP) | 1.101 | 234,67 | 243,69 | 4% |
| | IMBITUBA (SC) | 1.750 | 311,33 | 324,17 | 4% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 1.423 | 274,00 | 298,62 | 9% |

Fonte: Conab

Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-DF, para monitorar as rotas mais relevantes de corredores logísticos com origem no estado, com objetivo de alimentar banco de dados e subsidiar a elaboração de conjunturas econômicas e eventuais trabalhos da Companhia. A pesquisa não se propõe a definir preço referencial de mercado, tratando-se somente de uma coleta de informações.

/ Paraná

Com o avanço da colheita da safra de verão, aí entendido o milho de primeira safra e soja, a demanda por frete aumentou, juntamente com os seus valores, especialmente nos carregamentos de soja para exportação, rumo ao porto de Paranaguá. As lavouras de milho primeira safra do estado tiveram suas produtividades afetadas, tanto pelo déficit hídrico em novembro e dezembro, quanto pelas elevadas temperaturas ao longo do ciclo. Apesar das precipitações mais abrangentes ocorridas em janeiro e fevereiro, estima-se que haja dificuldade na recuperação da cultura, cuja colheita até 12/03 atingiu 64% da área estadual. Para a soja, as lavouras tiveram a produtividade afetada pelas mesmas razões climáticas observadas no plantio do milho primeira safra. A colheita já foi encerrada e segue com cerca de 54% das áreas realizadas. Nas regiões situadas no extremo oeste do estado, onde as fases da lavoura estavam mais adiantadas é muito difícil que haja recuperação do potencial produtivo, tendendo justamente para perdas mais significativas nas produtividades e na qualidade dos grãos. Os reflexos deste quadro aparecem nas cotações dos produtos que apresentaram significativo aumento na média mensal dos preços pago aos produtores. Os fretes direcionados para exportação de soja apresentaram incrementos significativos, na média, 78,3% em comparação ao ocorrido em janeiro, enquanto os de milho, por conta da redução nos níveis de comercialização e movimentação interna, apresentaram incrementos de 8,7%, em relação a janeiro.

TABELA 5 / Preços de frete praticados no Paraná

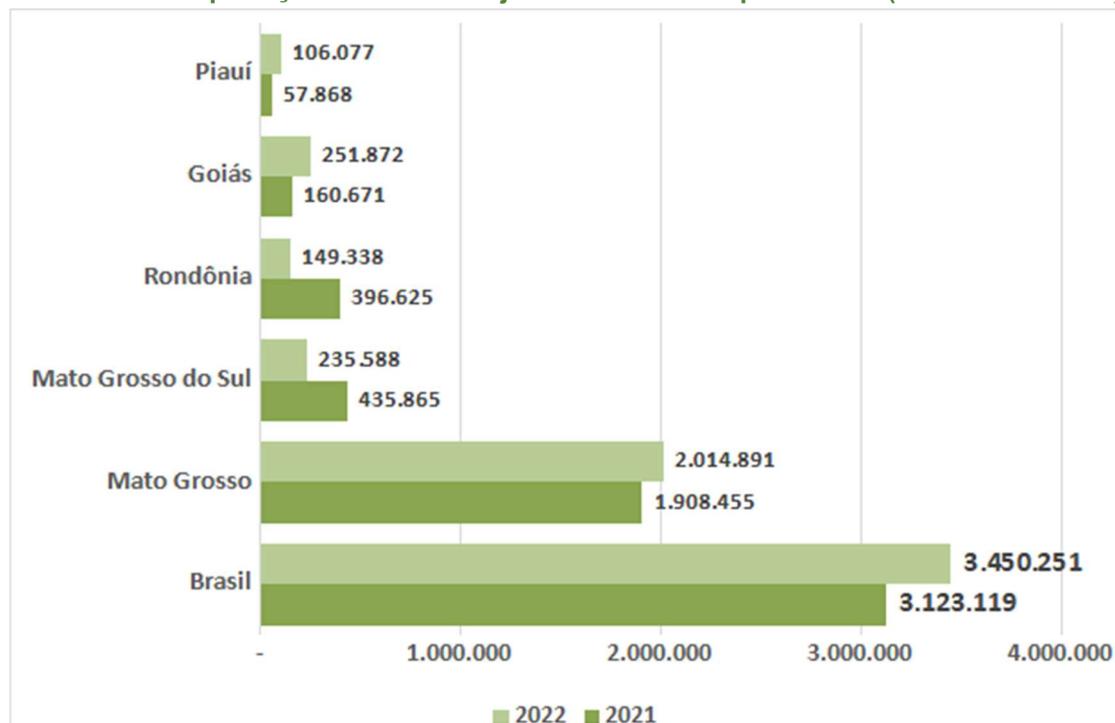
| ROTAS | | R\$ / t | | | VARIAÇÃO PERCENTUAL (%) |
|-------------------|------------------|---------|--------|--------|-------------------------|
| ORIGEM-UF | DESTINO-UF | KM | jan/22 | fev/22 | MÊS |
| TOLEDO (PR) | PASSO FUNDO (RS) | 560,00 | 175 | 180 | 3% |
| | PARANAGUÁ (PR) | 640,00 | 90 | 130 | 44% |
| CAMPO MOURÃO (PR) | PARANAGUÁ (PR) | 554,00 | 85 | 147 | 73% |
| CASCADEL (PR) | | 602 | 55 | 120 | 118% |
| PONTA GROSSA (PR) | | 214 | 65 | 65 | 0% |

Fonte: Conab

Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-GO, para monitorar as rotas mais relevantes de corredores logísticos com origem no estado, com objetivo de alimentar banco de dados e subsidiar a elaboração de conjunturas econômicas e eventuais trabalhos da Companhia. A pesquisa não se propõe a definir preço referencial de mercado, tratando-se somente de uma coleta de informações.

/ Milho

Na temporada 2021/22, as atenções voltam para o desenvolvimento das lavouras plantadas da segunda safra e para a colheita do cereal de primeira safra, que avança pelas regiões do Centro Oeste e Sul do país. As produtividades registradas na Região Sul acompanham os reflexos da drástica seca de novembro e dezembro, com números preocupantes de redução no tamanho da safra. No boletim de safras recentemente divulgado pela Conab, a Região Sul apresentou queda na produção de 18,7% em relação à safra passada, saindo de 9.494 mil toneladas para 7.717 mil, na atual. O Rio Grande do Sul e Paraná apresentaram, em relação ao ano passado, reduções de 32% e 11,4%, respectivamente, na produção da primeira safra. Na região do Matopiba as lavouras experimentaram quadro diferente e apresentam excelente potencial produtivo -, fruto das boas condições climáticas observadas até o momento. O aumento na área plantada e o bom desenvolvimento das lavouras, com prognóstico de elevação média, em relação ao ano passado de 11,7% nos níveis de produtividades colaboram para a expectativa de uma menor queda da produção brasileira do milho primeira safra, estimada em 24.331 milhões de toneladas, 1,6% inferior à safra 2020/21. Com relação ao milho da segunda safra, o ritmo de plantio foi afetado em MG, GO e SP pelo excesso de chuvas, provocando atraso no andamento da colheita da soja e na movimentação de máquinas para o plantio do cereal. No MS e PR, as baixas precipitações ocorridas também causaram atraso no plantio, podendo vir a comprometer o potencial produtivo, já que parte dessas lavouras serão semeadas fora da janela ideal de plantio. As exportações do cereal em fevereiro tiveram como principais originadores os estados do MT, GO, MS e RO, com o escoamento para Santos, atingindo 41,9% da participação nacional, enquanto a destinação para Miritituba, no mesmo período, totalizou 33,6%.

GRÁFICO 2 / Exportações de milho de janeiro a fevereiro por Estado (em mil toneladas)

Fonte: Comexstat

TABELA 6 / Principais portos exportadores de milho de janeiro a fevereiro (toneladas)

| DESTINO -UF/PORTO | JAN/FEV 2021 | | JAN/FEV 2022 | |
|----------------------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | QUANT. (T) | PART. % | QUANT. (T) | PART. % |
| ARCO NORTE | 1.122.483 | 35,9% | 1.158.896 | 33,6% |
| BARCARENA - PA | 334.903 | 10,7% | 462.875 | 13,4% |
| ITAQUI - MA | 165.299 | 5,3% | 332.473 | 9,6% |
| ITACOATIARA - AM | 429.066 | 13,7% | 265.999 | 7,7% |
| SANTAREM - PA | 193.215 | 6,2% | 97.549 | 2,8% |
| SANTOS -SP | 846.675 | 27,1% | 1.695.312 | 49,1% |
| PARANAGUA - PR | 677.156 | 21,7% | 407.281 | 11,8% |
| VITORIA - ES | 67.414 | 2,2% | - | 0,0% |
| SAO FRANCISCO DO SUL - SC | 282.700 | 9,1% | 184.354 | 5,3% |
| RIO GRANDE - RS | 59.400 | 1,9% | - | 0,0% |
| IMBITUBA - SC | 63.003 | 2,0% | - | 0,0% |
| OUTROS | 4.288 | 0,1% | 4.408 | 0,1% |
| TOTAL | 3.123.119 | | 3.450.251 | |

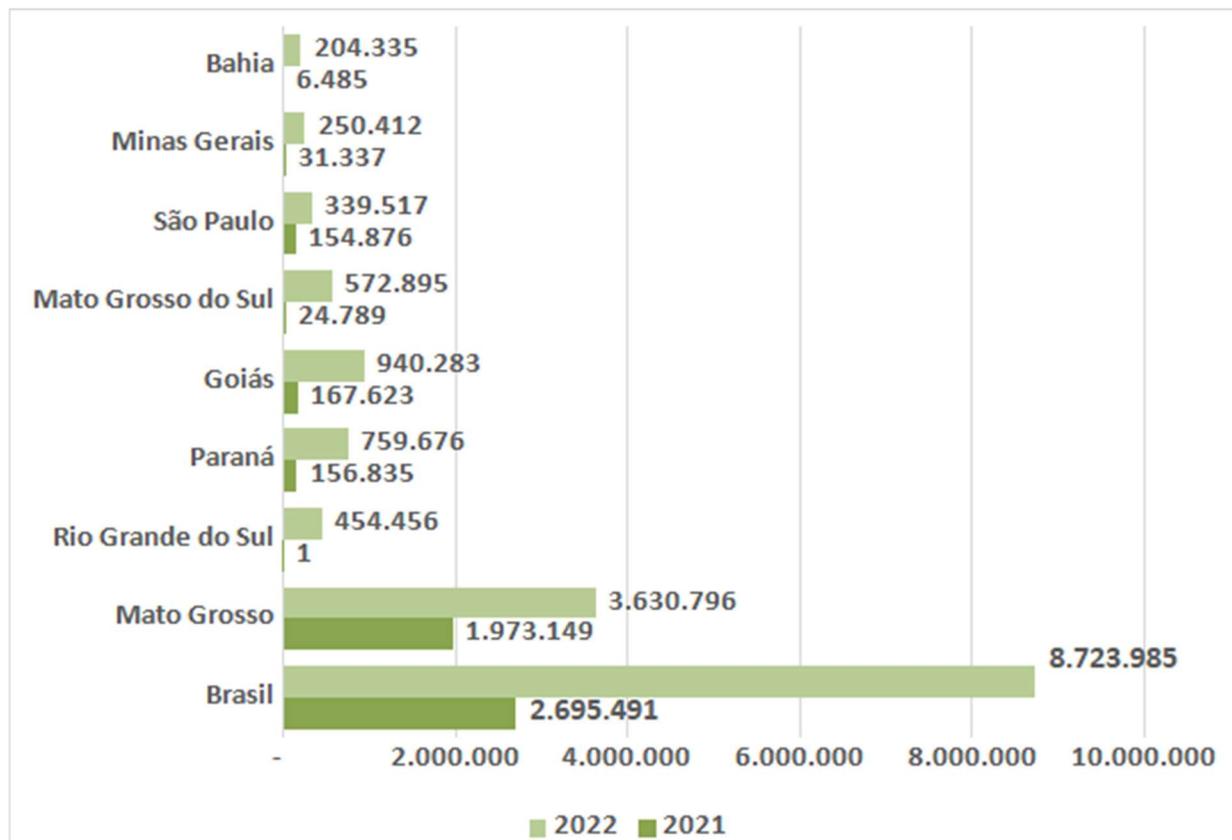
Fonte: Comexstat

/ Soja

Até o dia 12/03, 63,1% da área brasileira de soja tinha sido colhida. As produtividades até agora obtidas atingem média de 3.016 kg/ha e a produção divulgada pela Conab sinaliza um montante de 122,8 milhões de toneladas, representando queda de 14,4% e 11,1%, respectivamente, em relação à safra passada. No RS fevereiro foi marcado pelo retorno das chuvas, embora isso tenha ocorrido tarde demais para evitar os problemas que a estiagem prolongada causou na cultura. A colheita avança lentamente, atingindo 6%. No PR, 54% das áreas já foram colhidas. Nas regiões oeste, onde as lavouras encontram-se mais adiantadas, é improvável que haja recuperação do potencial produtivo, tendendo justamente para perdas bem mais significativas nas produtividades e na qualidade dos grãos. No MT encontram-se praticamente encerrada as operações de colheita, mas as chuvas recorrentes durante a colheita reduziram o avanço nos trabalhos, trazendo como consequência aumento na incidência de grãos avariados e com excesso de umidade. No MS, o retorno das chuvas em janeiro nas regiões sudoeste e leste trouxeram expectativa de que a produtividade das lavouras mais tardias melhorasse, mas o retorno da restrição hídrica, a partir da segunda semana de fevereiro novamente impactou essas áreas, com redução do ciclo produtivo das plantas, elevação do percentual de grãos esverdeados e aumento das perdas de produtividade já evidenciadas. Em GO, o ritmo da colheita ganhou força a partir da segunda quinzena de fevereiro já alcançando 84% da área. A boa qualidade dos grãos foi registrada, com a maioria necessitando somente de secagem nas unidades de recebimento. Em MG, cerca de 65% das áreas já foram colhidas. O alongamento dos ciclos e o grande volume de chuvas foram responsáveis por não ter ocorrido maior avanço na área colhida, conforme expectativa inicial. Na região do Matopiba o quadro se apresenta mais promissor. No TO, o clima úmido e chuvoso impediu que os agricultores efetuassem as pulverizações de forma tempestiva no início da fase reprodutiva. Até 12/03, 72% da cultura tinha sido colhida. Na região leste do MA, o plantio foi realizado entre o final de dezembro e a segunda quinzena de fevereiro, em razão das chuvas com baixos volumes ou irregulares. Já no sul do estado a colheita avança com expectativa de boas produtividades e qualidade dos grãos. Já foram colhidos 44% da área. No PI, a implantação da cultura dentro da janela ideal e as boas condições climáticas até o momento contribuem para a expectativa de alta produtividade e aproximadamente 20% da área já foi colhida. Na BA, as lavouras estão na fase de enchimento de grãos, maturação e colheita e apresentam boa qualidade. A colheita alcança 30% da área. As exportações de soja em grãos em fevereiro seguem intensas, com crescimento de 224% em relação ao mesmo período do ano anterior, destacando as saídas pelos portos do Arco Norte, que apresentaram, em fevereiro de 2022, a movimentação de 2.752.619 toneladas contra 1.197.375 toneladas sobre o mesmo período do ano anterior, atingindo uma participação de 31,6% no escoamento nacional, próxima da ocorrida por Santos que expediu 38,3% da oleaginosa nacional - 3.3341.511 toneladas. Na sequência, Paranaguá com 18,6% - 1.618.943 toneladas, originadas principalmente dos estados do MT, GO, PR e MS.



GRÁFICO 3 / Exportações de soja de janeiro a fevereiro por Estado (em mil toneladas)



Fonte: Comexstat

TABELA 7 Principais portos exportadores de soja em 2021 e 2022 (toneladas)

| DESTINO -UF/PORTO | JAN/FEV 2021 | | JAN/FEV 2022 | |
|----------------------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | QUANT. (T) | PART. % | QUANT. (T) | PART. % |
| ARCO NORTE | 1.197.375 | 44,4% | 2.752.619 | 31,6% |
| ITAQUI - MA | 253.758 | 9,4% | 467.392 | 5,4% |
| BARCARENA - PA | 409.722 | 15,2% | 1.094.776 | 12,5% |
| SANTAREM - PA | 311.336 | 11,6% | 500.239 | 5,7% |
| ITACOATIARA - AM | 222.559 | 8,3% | 480.466 | 5,5% |
| SALVADOR - BA | - | 0,0% | 209.748 | 2,4% |
| SANTOS - SP | 1.232.504 | 45,7% | 3.341.511 | 38,3% |
| PARANAGUA - PR | 265.611 | 9,9% | 1.618.943 | 18,6% |
| RIO GRANDE - RS | - | 0,0% | 483.365 | 5,5% |
| SAO FRANCISCO DO SUL - SC | - | 0,0% | 458.428 | 5,3% |
| VITORIA - ES | - | 0,0% | 68.880 | 0,8% |
| OUTROS | 1 | 0,0% | 240 | 0,0% |
| TOTAL | 2.695.491 | | 8.723.985 | |

Fonte: Comexstat

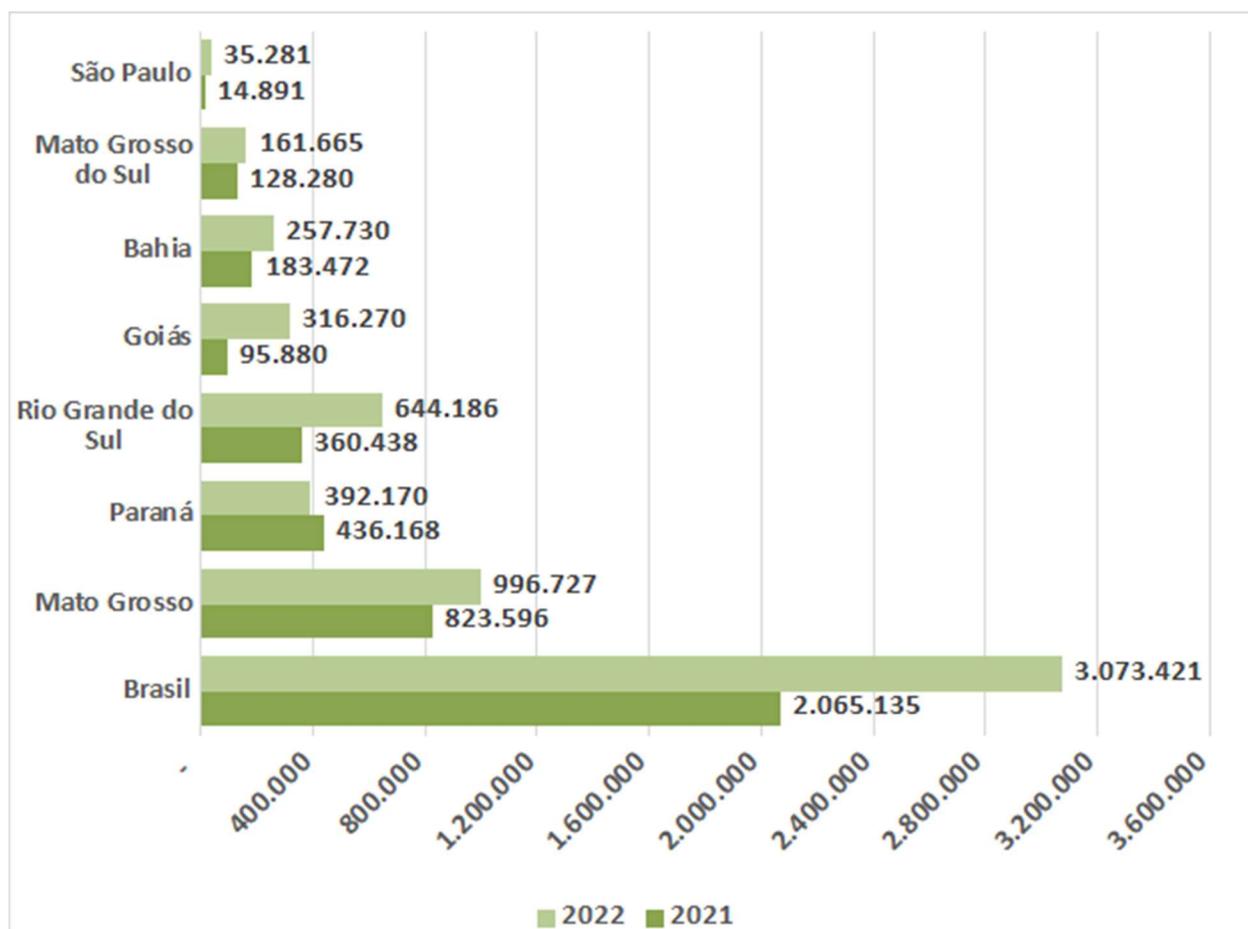
TABELA 8 / Principais portos exportadores de farelo de soja de janeiro a fevereiro (toneladas)

| DESTINO -UF/PORTO | JAN/FEV 2021 | | JAN/FEV 2022 | |
|-------------------|------------------|---------|------------------|---------|
| | QUANT. (T) | PART. % | QUANT. (T) | PART. % |
| SANTOS - SP | 836.760 | 40,5% | 1.325.367 | 43,1% |
| PARANAGUA - PR | 630.956 | 30,6% | 630.138 | 20,5% |
| RIO GRANDE - RS | 357.615 | 17,3% | 630.138 | 20,5% |
| SALVADOR - BA | 183.472 | 8,9% | 278.998 | 9,1% |
| IMBITUBA - SC | - | 0,0% | 29.747 | 1,0% |
| VITORIA - ES | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| ITACOATIARA - AM | 56.007 | 2,7% | 83.097 | 2,7% |
| OUTROS | 325 | 0,0% | 95.937 | 3,1% |
| TOTAL | 2.065.135 | | 3.073.421 | |

Fonte: Comexstat

As exportações de farelo de soja tiveram em fevereiro incremento de 49% em relação ao mesmo período do exercício passado, com destaque na expedição pelos portos de Santos - 43,1%, Paranaguá e Rio Grande - ambos com 20,5% nas participações. Os estados do MT, RS e PR, aparecem como os maiores ofertantes do subproduto oleaginoso. Nesta semana a Argentina emitiu comunicado informando sobre a suspensão das exportações de farelo e óleo de soja. Segundo informações locais, a medida antecede a possibilidade de aumento nas chamadas "retenções" - impostos recolhidos pelo governo federal sobre as exportações de grãos e derivados, que hoje se resume a 31% sobre os produtos do complexo. A expectativa é de que a nova taxa para os subprodutos atinja 33%, percentual atualmente cobrado sobre o grão de soja e a suspensão ocorrerá até a aprovação pelo governo da elevação dessas tarifas. A Argentina, maior exportadora global de farelo e óleo de soja, processa cerca de 35 milhões de toneladas de uma produção de grãos que varia entre 40 e 45 milhões. Em 2021, o país exportou mais de 40% do farelo global de soja e quase 50% do óleo de soja. Os reflexos das medidas anunciadas podem redundar no aumento da participação brasileira na oferta mundial desses subprodutos.

GRÁFICO 4 / Exportações de farelo de soja de janeiro a fevereiro por Estado, (em mil toneladas)



Fonte: Comexstat

/ Adubos e Fertilizantes

As importações brasileiras de fertilizantes acumuladas de janeiro e fevereiro foram de 5,3 milhões de toneladas, pouco abaixo do acumulado do ano anterior. Um possível fator de influência para uma importação nessa ordem pode ter sido o cenário de incertezas em relação ao abastecimento de fertilizantes do principal fornecedor: a Rússia.

Neste contexto, no intuito de atender uma demanda de adubo para a cobertura do milho 2ª safra e de algodão, sobretudo no caso de produtores que não conseguiram adquirir de forma antecipada o insumo, houve essa boa movimentação no mercado de fertilizantes, para o período em questão, tanto que o valor médio dos fertilizantes importados em fevereiro/22 foi de US\$ 553,64/tonelada, ou seja, US\$ 57,00/tonelada a mais que a média de janeiro.

GRÁFICO 5 / Importação brasileiras de Adubos e Fertilizantes de janeiro dos anos de 2018 a 2022 – milhões de toneladas



Fonte: Comexstat

Do total das importações brasileiras de fertilizantes acumuladas até o momento, cerca de 29% adentraram pelos portos do Arco Norte e 30% pelo Porto de Paranaguá, corroborando com o descrito anteriormente, visto que o Arco Norte atende boa parte do Mato Grosso, enquanto Paranaguá atende o estado do Paraná -, dois maiores produtores de milho 2ª safra do país.

/ Guerra Rússia e Ucrânia – Impactos no agronegócio brasileiro sob a ótica da logística nacional

No último dia 24 de fevereiro, a Rússia ordenou a invasão da Ucrânia, tendo como principal motivo o interesse daquele país em fazer parte da Organização do Tratado do Atlântico Norte - OTAN, dado que essa aliança militar vem se estendendo pelo Leste Europeu, sendo entendido pelo governo de Vladimir Putin como uma séria ameaça à Rússia, vez que acredita que os Estados Unidos e os demais parceiros estão usando a aliança para cercar o país, já que a OTAN possui atividades militares no Leste Europeu. Além disso, o governo russo acredita que a Ucrânia, por ter uma grande população de etnia russa, além de vínculos sociais e culturais com a Rússia, pode ser o ponto de partida para o reestabelecimento da zona de influência da antiga União Soviética.

Contudo, além dos conflitos geopolíticos, a guerra entre Rússia e Ucrânia vem impactando diversos setores da economia mundial, entre estes as cadeias produtivas do agronegócio. A Rússia é o quarto maior produtor e segundo maior exportador de trigo no cenário mundial, responsável por 15,75% das exportações mundiais do cereal, junto com a Ucrânia respondem por 25,60% de todas as exportações de trigo. A Ucrânia é o quarto maior exportador de milho, junto com os Estados Unidos, Brasil e Argentina respondem por 86,5% do total de exportação desse grão no mundo.

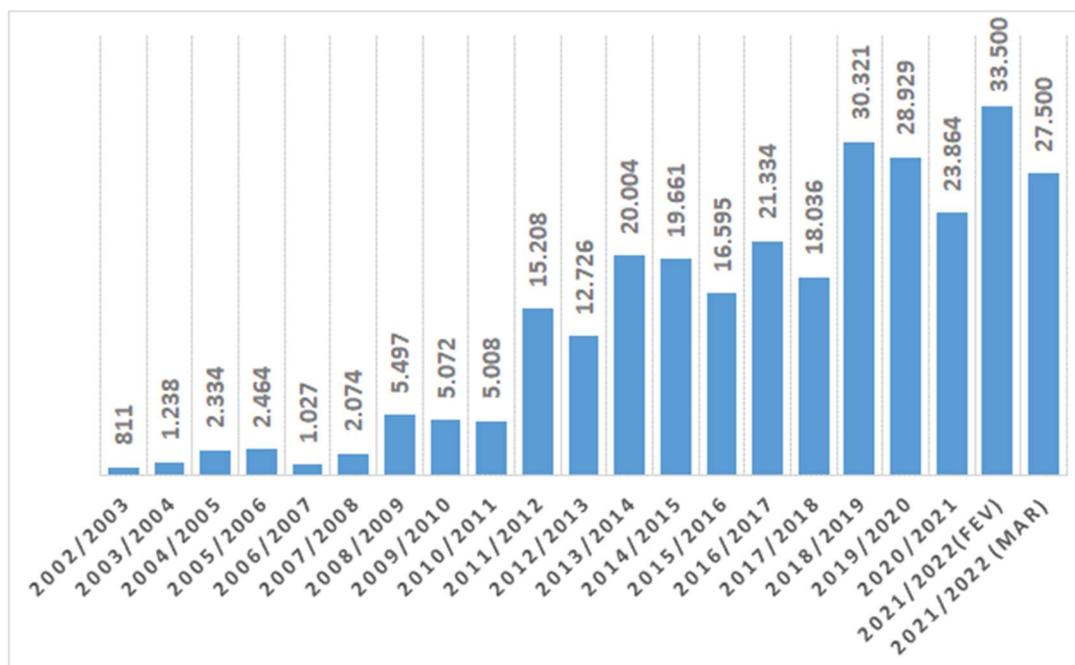
Segundo a Associação Internacional de Fertilizantes – IFA (sigla em inglês), a Rússia posicionou-se como o segundo maior país exportador de potássio, seguido por Belarus como terceiro, e, também, um forte aliado nessa guerra com a Ucrânia. A produção de fertilizantes na Rússia possui empresas entre as maiores produtoras de fertilizantes mundiais, como a PhosAgro, Uralkali, Acron e a Eurochem (apesar de ter sua base na Suíça possui um número expressivo de minas e indústrias na Rússia). A Rússia também configura como o terceiro maior país produtor de nitrogenados.

Outro ponto de destaque é que a Rússia também está entre os maiores produtores de gás natural e petróleo -, o que impacta diretamente nos preços internacionais dos combustíveis.

/ Impactos na logística brasileira de exportação e importação de grãos

Como já mencionado, de acordo com o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos – Usda (sigla em inglês), a Ucrânia é o quarto maior exportador de milho no Mundo, essa posição foi se configurando desde a safra 2012/13, onde houve um salto de volume exportado de 5,0 para 15,2 milhões de toneladas de um ano para o outro. Os pontos fortes deste país é o solo com alta fertilidade natural e sua localização próxima ao Mar Negro que atribui uma vantagem logística para diversos países asiáticos e europeus, entre eles: China, Holanda, Egito e Espanha, seus principais demandantes de milho.

GRÁFICO 6 / Evolução das exportações de milho pela Ucrânia (mil toneladas)

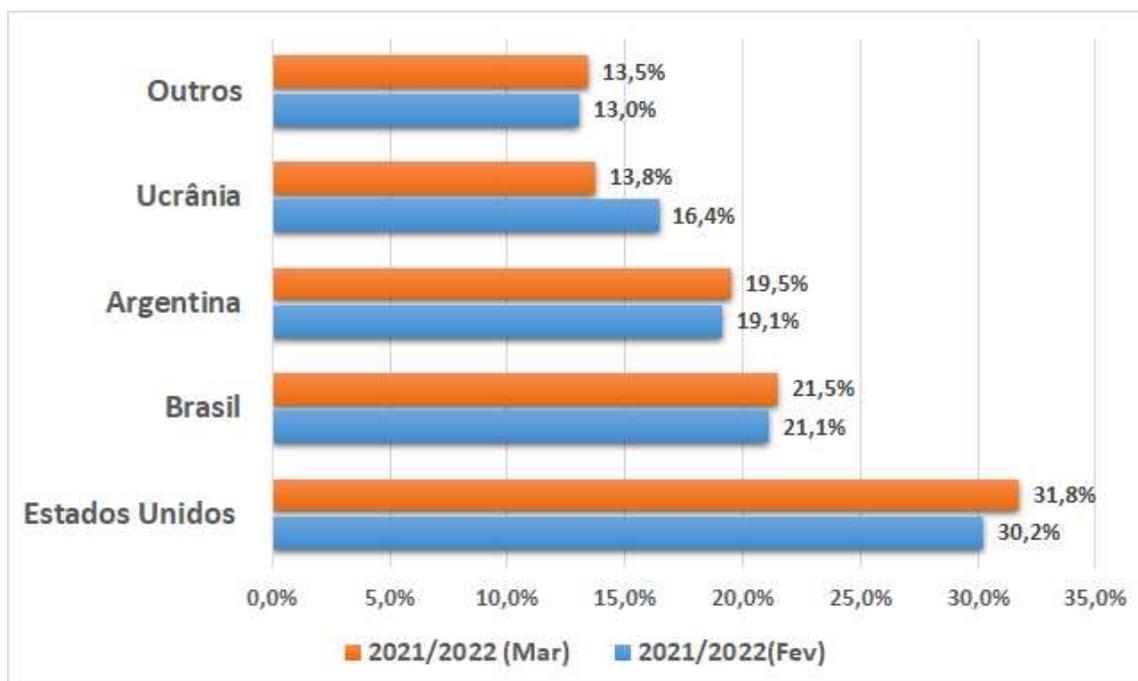


Fonte: USDA

A guerra iniciada em 24 de fevereiro já vem causando impactos nas estimativas de produção e exportação de milho ucraniano. Segundo a última publicação da oferta e demanda mundial do Usda, as exportações do cereal da Ucrânia caíram de 33,5 para 27,5 milhões de toneladas, comparando com o que foi publicado em fevereiro, ou seja, a participação nas exportações caiu de 16,4 para 13,8%.



GRÁFICO 7 / Principais exportadores mundiais de milho



Fonte: USDA

Apesar da produção de milho na Ucrânia ter tido um forte crescimento na última década, o país ainda possui uma tecnologia de plantio dependendo de um maquinário bastante obsoleto, bem como infraestrutura de armazenagem deficitária, o que confere uma velocidade de plantio bem aquém dos seus concorrentes internacionais. O plantio do milho na Ucrânia se concentra entre o final de abril e início de maio. Nesse prisma, o cenário de guerra provoca uma série de incertezas sobre as preparações para a semeadura do grão, sobretudo pelo fato de muitos cidadãos que trabalham no campo estarem se colocando à disposição do governo para fazer parte da equipe de resistência à invasão russa.

No contexto apresentado, os demais players, entre eles o Brasil, podem suprir o mundo com o espaço criado pela possível diminuição da produção de milho da Ucrânia. Somada a esta conjuntura, ainda há uma possibilidade de seca severa nos Estados Unidos para os meses de abril, maio e junho, com altas temperaturas, segundo a Administração Nacional Oceânica e Atmosférica – NOAA (sigla em inglês), responsável pelas previsões climáticas oficiais, o que pode impactar a semeadura do milho e da soja no Meio Oeste estadunidense, e, por consequência, a produção.

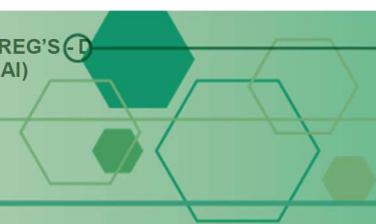
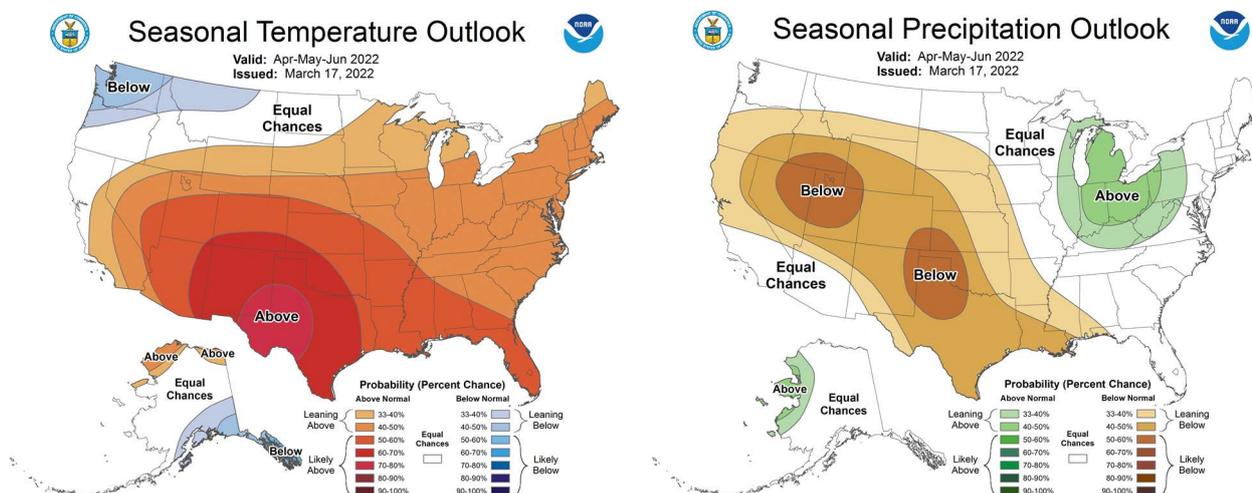
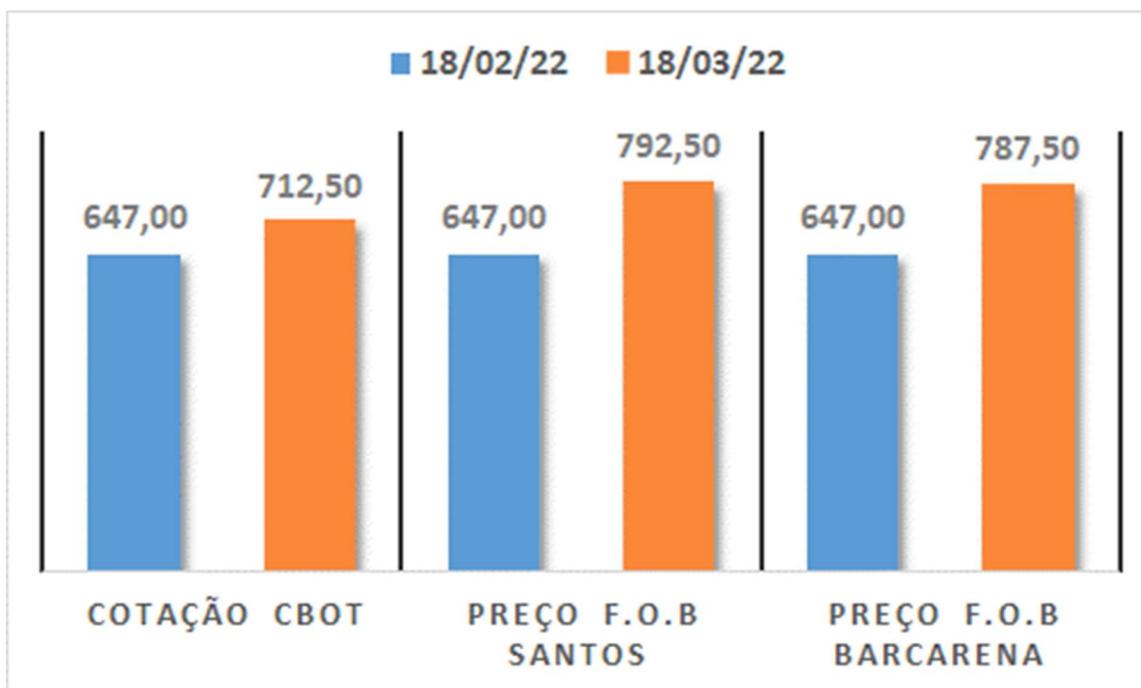


FIGURA 1 / Previsão de temperatura e precipitação para o trimestre de abril, maio e junho nos EUA



Fonte: NOAA

Desta feita, há uma tendência de aumento do volume de exportação do milho brasileiro, o que impactará na movimentação de cargas para as principais rotas de exportação, sobretudo no segundo semestre, onde sazonalmente o volume de embarques é maior. Se observar no gráfico 7, tem-se o valor do milho na Bolsa de Chicago e os preços FOB Santos e Barcarena, além do aumento da cotação do milho na Bolsa, as cotações FOB tiveram um aumento UScents 80,00 e 75,00/bushel, acima da cotação da CBOT, indicando uma elevação do prêmio de porto, tanto para Santos quanto para Barcarena, para o mês de julho, em um mês. Isto mostra um cenário de forte interesse dos importadores pelo milho brasileiro, principalmente diante das incertezas dos efeitos da guerra.

GRÁFICO 8 / Cotação do milho em Chicago e preços FOB Santos e Barcarena (USCents/bushel)


Fonte: StoneX, Platts

Como já se espera um volume recorde de exportação de milho para a safra atual, de acordo com o último levantamento de safra da Conab¹, de 35,0 milhões de toneladas, um novo incremento pode ocasionar uma demanda maior por frete, bem como uma maior movimentação nos portos nacionais, inclusive nos portos do Arco Norte, visto que boa parte deste volume exportado tende a ter origem no Mato Grosso.

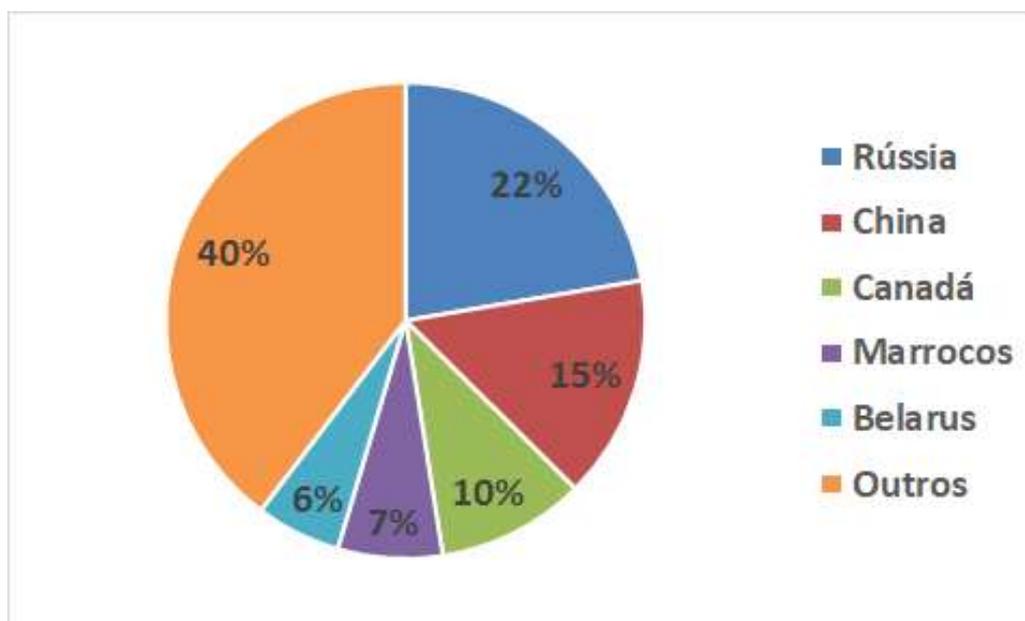
Em relação ao trigo, o Brasil tradicionalmente não importa o cereal da Rússia (2º maior exportador), mas da Argentina. Contudo, há uma expectativa no mercado de aumento das exportações de trigo do Brasil, diante da escalada nos preços internacionais do cereal, o que poderia prejudicar o abastecimento interno e forçar as indústrias locais a importar um volume acima do planejado.

¹ https://www.conab.gov.br/component/k2/item/download/41379_f737bf1c32e3b400126505b7e1e4055b

/ Impactos na logística brasileira de importação de fertilizantes

O Brasil é responsável por 8% do consumo total de fertilizantes no mundo, deste volume mais de 80% são importados, sendo a Rússia o principal fornecedor, sobretudo no que se refere à nitrogenados e potássicos. Em 2021 Dos 05 maiores exportadores de fertilizantes para o Brasil, Rússia e Belarus foram responsáveis por quase 30% do total importado.

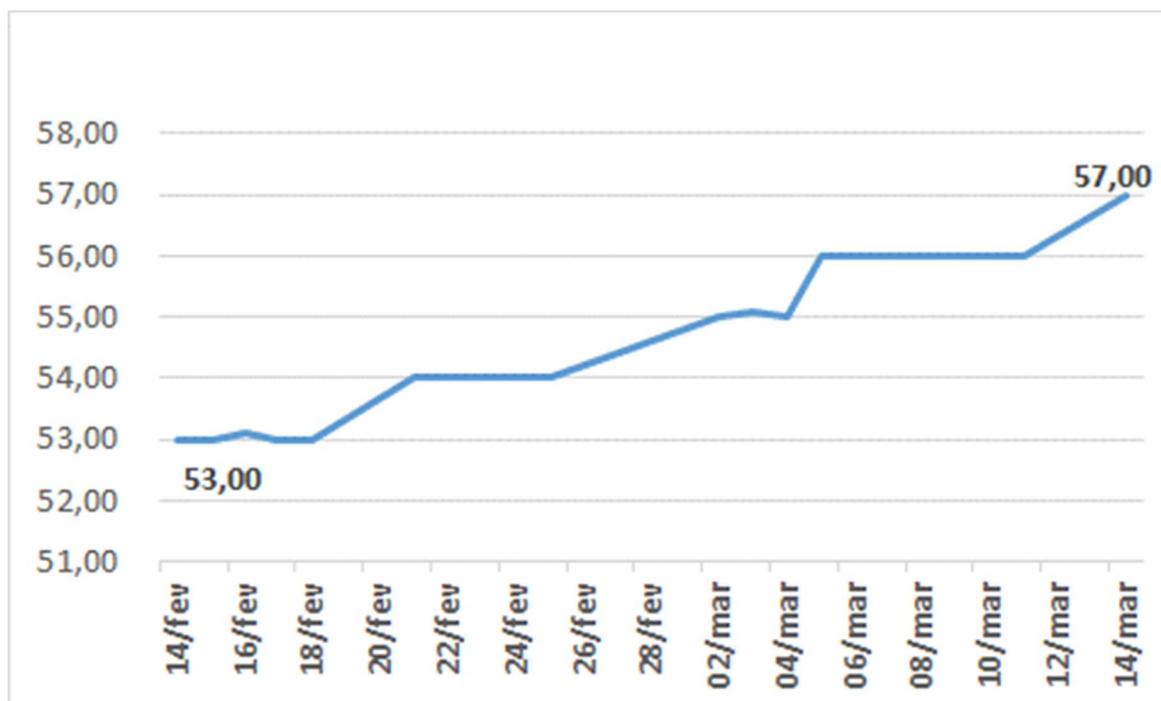
GRÁFICO 9 / Os 05 maiores exportadores de fertilizantes para o Brasil em 2021



Fonte: Comexstat

Diante disso, evidentemente que o cenário de guerra gera inúmeras preocupações em relação ao abastecimento deste importante insumo, mormente após as diversas sanções impostas ao governo russo por parte dos países aliados da OTAN como: a suspensão do sistema Swift de pagamentos internacionais da Rússia, o que impacta diretamente nas relações comerciais entre os importadores nacionais e empresas e indústrias russas; o fechamento do porto da Lituânia, dificultando o embarque de navios; algumas regiões próximas ao Mar Negro estão proibidas de navegações comerciais pelo governo de Vladimir Putin. Portanto, todo esse cenário tem travado o comércio e a logística de exportação e importação de fertilizantes.

Além de provocar aumento no preço dos fertilizantes, esta conjuntura tem provocado incremento nas cotações do frete marítimo, encarecendo ainda mais o produto no mercado nacional. A exemplo: para um nutriente saindo da Europa para o Brasil já houve um aumento de US\$ 4,00/tonelada de um frete marítimo, em um mês. Países como Egito e Marrocos, que também são exportadores de fertilizantes para o Brasil chegaram a ter uma alta no frete marítimo de US\$ 12,00/tonelada.

GRÁFICO 10 / Frete marítimo de fertilizantes da Europa para o Brasil (US\$/tonelada)


Fonte: CMA Series

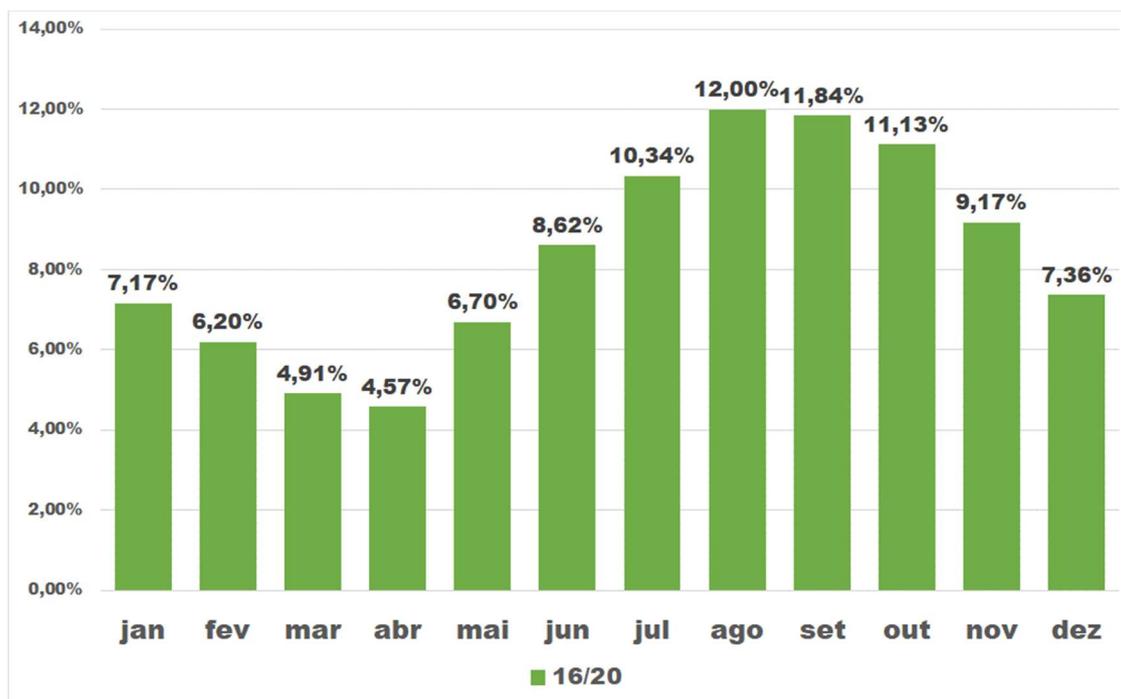
No entanto, sazonalmente, a utilização de fertilizantes no Brasil neste momento é decrescente, voltando a ter um aumento a partir de maio, sendo os meses julho a outubro, onde se concentra mais da metade do uso destes insumos para a grande maioria das culturas agrícolas brasileiras. Neste sentido, pode-se sugerir que o impacto, em termos de necessidade de abastecimento para o Brasil poderá ser minimizado, caso este conflito se encerre ao mais rapidamente.

GRÁFICO 11 / Brasil: Percentual mensal utilizado de Fertilizantes no quinquênio de 2016 a 2020

CONAB - SUPERINTENDÊNCIA DE LOGÍSTICA OPERACIONAL – SULOG E SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS – SUREG'S (D) ESTADOS DO MT, MS, GO, DF E PR, COLABORAÇÃO ESPECIAL – MARIANO CÉSAR MARQUES (GECUP/SUINF/DIPAI)

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF

sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br



Fonte: Conab/ANDA

Devido ao volume importado recorde de fertilizantes em 2021, de acordo com a Associação Nacional de Difusão de Adubos – ANDA os estoques de fertilizantes em 31 de dezembro foi de 7,3 milhões de toneladas, isto é, somando aos 5,2 milhões de toneladas importadas nos meses de janeiro e fevereiro, mais o line up de março indicando um volume de 2,3 milhões, é que o consumo beira a ser pouco acima de 40,0 milhões de toneladas. Portanto, ainda não há necessidade de preocupação com o 1º semestre deste ano, todavia, deve-se observar como se comportará as importações nos próximos meses. Acredita-se que, possivelmente o mercado brasileiro buscará outros fornecedores como o Canadá, Marrocos e China, por exemplo, visando minimizar este risco, caso o conflito e as sanções perdurem por mais tempo.

No entanto, esta dependência acendeu para uma necessidade do país em aumentar sua capacidade interna de produção de fertilizantes, principalmente os principais micronutrientes como nitrogênio, fósforo e potássio, sendo este último o mais urgente, visto que o Brasil, segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - Mapa importa 94% da sua necessidade atual.

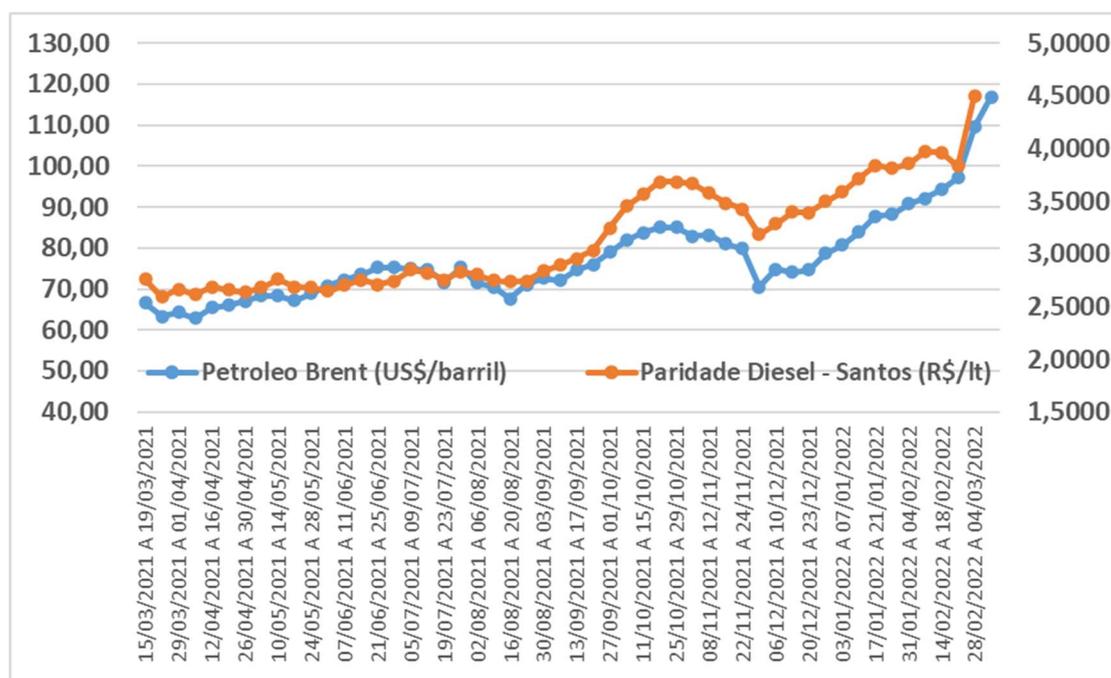
No Plano Nacional de Fertilizantes, que visa reduzir essa dependência no médio e longo prazo (próximos 28 anos), há indicação de exploração de minas de potássio existentes no país. Por essa razão, além de questões de tecnologia, comerciais e socioambientais, é premente, paralelamente, o investimento em infraestrutura logística, até porque um dos locais onde há uma grande disponibilidade desse nutriente é na região Norte do país, onde a logística ainda carece de fortes investimentos, essencialmente no que se refere à multimodalidade de transporte, incluindo sistemas rodoviário, ferroviário, hidroviário e, também a cabotagem.

/ Impactos no combustível e nos fretes rodoviários

Por último, um efeito sobre o insumo que afeta diretamente o setor de transporte de cargas: o petróleo. A Rússia é, atualmente, o maior exportador de petróleo e derivados, responsável por 7% da oferta mundial, sendo os principais compradores: China, Holanda, Alemanha, Coreia do Sul, Estados Unidos, Polônia, Turquia, Belarus, Itália e Japão. Assim, como forma de pressão para encerramento desta guerra, os Estados Unidos e aliados estão considerando sanções sobre as importações do petróleo russo. Entretanto, a dependência de alguns países importantes, não somente ao petróleo, mas, também, ao gás natural da Rússia, como a Alemanha, indicam que sanções sobre o setor energético da Rússia, pode não ser tão simples assim, quando se conta com uma adesão maciça de outras grandes potências econômicas, além dos Estados Unidos.

De qualquer modo, esse nível de incertezas e tensão geopolítica causou um salto considerável nas cotações do barril petróleo Brent nas bolsas internacionais, que subiram, na média semanal, cerca de quase US\$ 20,00/barril, em relação à semana anterior ao início da invasão. Em algumas cotações diárias, chegou a valores acima de US\$ 120,00/barril, muito diferente dos valores acima de US\$ 60,00/barril de um ano atrás.

GRÁFICO 12 / Evolução das cotações médias semanais do Petróleo Brent e Paridade de Importação (Diesel)



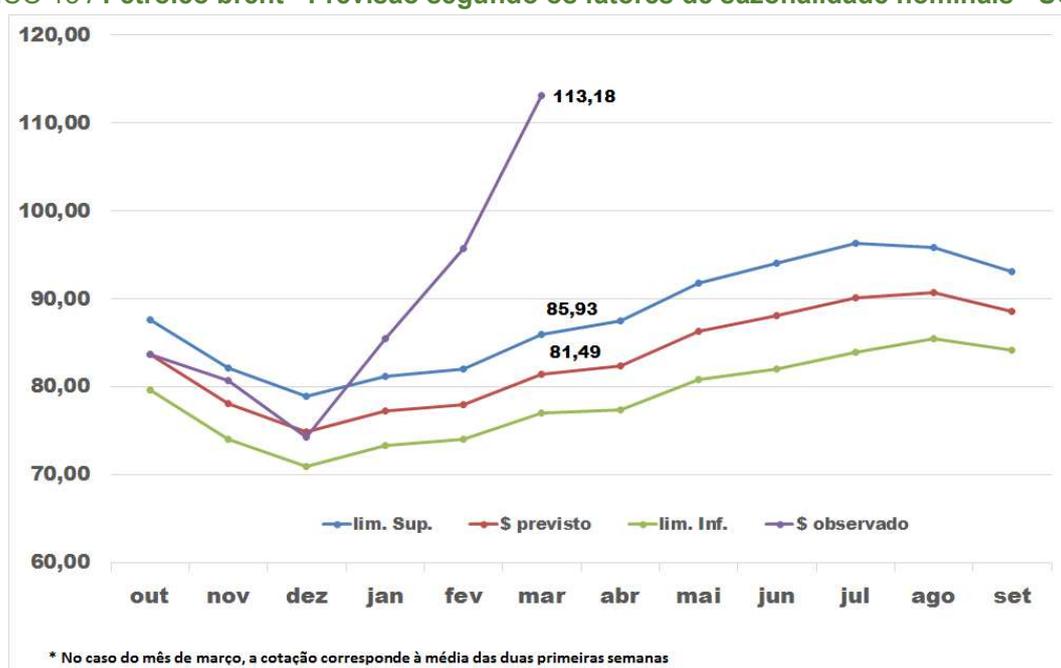
Fonte: StoneX, Platts

Historicamente, as cotações do petróleo já atingiram níveis mais elevados, como na primeira metade de 2008, onde houve uma forte demanda pelo combustível que elevou os preços à patamares de até US\$ 147,00/barril, caindo fortemente, devido à uma crise financeira mundial, no semestre seguinte. Neste sentido, um dos grandes questionamentos é sobre

qual o real tamanho da disponibilidade deste combustível mundialmente, em posse de outros ofertantes, que poderiam suprir a falta momentânea do produto russo.

Mesmo assim, as cotações do petróleo Brent, diante deste cenário conjuntural, tiveram um comportamento acima do previsto, com valores que superaram as estimativas para os meses de janeiro a março, indicando que o cenário de conflito entre Rússia e Ucrânia vinha se consolidando, trazendo um forte movimento especulativo para esta commodity.

GRÁFICO 13 / Petróleo Brent - Previsão segundo os fatores de sazonalidade nominais - US\$/barril



Fonte: Conab

Desta feita, o impacto no setor de transporte de cargas, inclusive de grãos e fertilizantes está começando a ser sentido, visto que a Petrobrás utiliza uma política de preços baseada na paridade de importação e, como apresentado no Gráfico 13, o comportamento dos preços paritários seguem diretamente correlacionados com as cotações do petróleo Brent, mesmo com as recentes oscilações do dólar. Em contrapartida, a Câmara e o Senado Federal aprovaram a Lei Complementar nº 192, sancionada pelo Presidente da República, que uniformiza a alíquota do ICMS para os combustíveis, aplicada uma única vez, bem como a redução à 0 da cobrança de PIS/PASEP, em uma tentativa minimizar os impactos negativos desta crise atual.

Este cenário de incertezas vem justamente em um momento de maior demanda por contratação de fretes para movimentação da soja que se encontra em plena colheita, evidenciando cada vez mais a necessidade de investimento em sistemas multimodais de transporte, bem como em desenvolvimento de novas matrizes energéticas que possam diminuir o custo de transporte de cargas no Brasil.