

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 173/2021
Data: 05/11/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
GREVE DOS CAMINHONEIROS: DEZ NAVIOS ESTÃO PARADOS NO PORTO DE SANTOS	4
EM MANIFESTAÇÃO, ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS PEDEM ABERTURA DE NOVAS INSCRIÇÕES NO OGMO	4
FREDERICO BUSSINGER: DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA: DO QUE SE TRATA?	5
CLIMA DE FÉRIAS MARCA EMBARQUE DE PASSAGEIROS EM RETOMADA DE CRUZEIROS NO PORTO DE SANTOS.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
ANTAQ LEILOA DUAS ÁREAS PORTUÁRIAS COM INVESTIMENTOS PREVISTOS DE R\$ 222 MILHÕES	8
LEILÃO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS MAC13 (AL) E TERSAB (RN) SERÁ REALIZADO NESTA SEXTA-FEIRA (5) NA B3.....	9
DIRETOR DA ANTAQ DEFENDE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE DOS PORTOS EM EVENTO DO CORREDOR CENTRO-NORTE.....	9
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	10
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE OCORRER ATÉ O FIM DE 2022	10
SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS TRATA DA DESESTATIZAÇÃO EM VISITA À PREFEITURA DE SANTOS	13
MESMO COM FALTA DE CONTÊINERES, PORTO DE SANTOS BATE RECORDES, DIZ DIRETOR DO CENTRONAVE	14
SANTOS BRASIL CONQUISTA NOVO SERVIÇO DA CMA CGM	15
SPA: NOTA PARA A IMPRENSA – GREVE DE CAMINHONEIROS NO PORTO DE SANTOS.....	16
LIMINAR PEDE A VOLTA DOS TRENS ENTRE SANTOS E CAJATI, NO LITORAL SUL DE SÃO PAULO	16
EMBARQUE INÉDITO DE GERGELIM MOSTRA EFICIÊNCIA DO PORTO DE PARANAGUÁ COM DIFERENTES CARGAS	17
COMISSÃO MISTA QUE ACOMPANHA POSSÍVEL DESESTATIZAÇÃO DO PORTO SE REÚNE NA CÂMARA	18
GOV.FED. - MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - DF.....	19
COP26 - VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA APOSTA EM HIDROVIAS E PORTOS PARA DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA	19
ISTOÉ - DINHEIRO	20
LEILÃO ATRAI NOVAS EMPRESAS PARA MERCADOS REGIONAIS	20
CRÉDITO AO CONSUMIDOR NOS EUA AVANÇA US\$ 29,9 BILHÕES EM SETEMBRO	21
COMPROMISSOS NO LEILÃO DO 5G SOMAM R\$ 47,8 BILHÕES.....	21
MONEYTIMES.....	22
MINISTRO DESTACA SURGIMENTO DE 6 NOVAS OPERADORAS DE TELEFONIA MÓVEL NO MERCADO	22
ANATEL RETIFICA VALOR ECONÔMICO TOTAL DE LEILÃO 5G DE R\$ 46,79 BILHÕES PARA R\$ 47,2 BILHÕES.....	23
IBOVESPA AVANÇA EM SEMANA COM PEC DOS PRECATÓRIOS, BALANÇOS E FEDERAL RESERVE	23
OS DESTAQUES POSITIVOS NA SEMANA FORAM:	24
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
ANP LIBERA DELIVERY E “BOMBA BRANCA” EM RESOLUÇÃO QUE ALTERA COMERCIALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS	25
DIÁRIOS DA COP26: CLIMA TEM QUE INCORPORAR DIMENSÕES DE CLASSE, ETNIA E GÊNERO	28
PETRORIO NA FRENTE PARA LEVAR ALBACORA E ALBACORA LESTE.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	32
GOVERNO REDUZ EM 10% TARIFAS DE IMPORTAÇÃO ATÉ FIM DE 2022. GUEDES DIZ QUE MEDIDA ALIVIA INFLAÇÃO	32
CORREIOS: ‘NÃO DÁ MAIS PARA TER UMA ESTATAL INCHADA, QUE TODO ANO TEM GREVE’, DIZ FABIO FARIA	34
VOLKSWAGEN ANUNCIA NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS DE R\$ 7 BILHÕES NA AMÉRICA LATINA	35
GUEDES DIZ QUE HOVE ‘MUITO BARULHO’ POR ERRO DE 50 MIL VAGAS E QUE ISSO NÃO MUDA RESULTADO DO CAGED	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	37
BRASIL PODE SE TORNAR UM ‘HUB DE INOVAÇÃO’ COM 5G, DIZ MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES	37
AGÊNCIA COBRA PLANO DE RECUPERAÇÃO DE DISTRIBUIDORA DE ENERGIA DE RORAIMA	41
GOVERNO REDUZ TARIFAS DE IMPORTAÇÃO EM 10% PARA TENTAR CONTER A INFLAÇÃO, SEM AVAL DO MERCOSUL.....	43
CRISE HÍDRICA: GRUPO QUE ESTIPULA MEDIDAS PARA EVITAR APAGÃO SE REUNIU PELA ÚLTIMA VEZ NESTA SEXTA.....	44
EM 2 ANOS, BRASIL TERÁ MAIS CONEXÕES 5G QUE PAÍSES QUE FIZERAM LEILÕES ANTES, DIZ EXECUTIVO DA TIM.....	46
É TEMPO DE FERROVIAS – PORTARIA Nº 131, DE 14 DE OUTUBRO DE 2021	47
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
GOVERNO REALIZA LEILÃO DE DUAS ÁREAS PORTUÁRIAS NO NE	49
CORTE NO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO VISA CONTER INFLAÇÃO E PODE VIRAR PERMANENTE, DIZ SECRETÁRIO	51
LEILÃO DE PORTOS: EMPAT E CONSÓRCIO INTERSAL LEVAM OS TERMINAIS PORTUÁRIOS EM MACEIÓ E NO RN	51
GOVERNO ANUNCIA CORTE DE 10% EM TARIFAS DE IMPORTAÇÃO.....	53



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 173/2021
Página 3 de 64
Data: 05/11/2021
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

SUZANO ELEVA ESTIMATIVA DE INVESTIMENTOS NO PROJETO CERRADO DE R\$ 14,7 BI PARA R\$ 19,3 BI.....	54
MINÉRIO DE FERRO RECUA 6,95% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 93,14 POR TONELADA	55
POR FALTA DE CONTÊINER, EMPRESA EMBARCA GERGELIM EM SACAS EM PARANAGUÁ	56
TERMINAL PÔE HIDROVIAS E MINISTÉRIO EM CONFLITO	56
GOVERNO LICITA DOIS TERMINAIS PORTUÁRIOS NO NE	58
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	59
PRF FAZ OPERAÇÃO PARA GARANTIR FLUIDEZ DO TRANSPORTE DE CARGAS DURANTE GREVE DOS CAMINHONEIROS NO PORTO DE SANTOS, SP	59
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	60
TERMINAIS NOS PORTOS DE MACEIÓ E AREIA BRANCA (RN) SÃO LEILOADOS	60
REDUÇÃO DE TARIFAS INJETARÁ R\$ 246 BI NO PIB ATÉ 2040, DIZ MINISTÉRIO.....	61
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	62
‘EDITAL DO TERSAB FOI ELABORADO PARA ATENDER DEMANDA DO SAL DE FORMA ESTRUTURANTE’, DIZ PILONI.....	62
EMPAT FAZ ÚNICA OFERTA E FICA COM ÁREA EM MACEIÓ PARA MOVIMENTAÇÃO DE AÇÚCAR	63
CONSÓRCIO COM INTERMARÍTIMA E NAVENOR ARREMATA TERSAB EM LANCE ÚNICO.....	63
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	64
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	64



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GREVE DOS CAMINHONEIROS: DEZ NAVIOS ESTÃO PARADOS NO PORTO DE SANTOS

Embarcações aguardam para descarregar fertilizantes, sal e enxofre

Por: *Fernanda Balbino*



Greve dos caminhoneiros no litoral de SP está concentrada na Alemoa, em Santos Foto: Reprodução/TV Tribuna

Dos 42 navios atracados no Porto de Santos, dez estão com operações suspensas por conta da greve dos caminhoneiros. As embarcações aguardam o posicionamento dos veículos para a descarga direta de fertilizantes, sal e enxofre.

Os dados são da Autoridade Portuária de Santos (APS). A estatal aponta que, apesar do problema com os desembarques, todas as vias do cais santista estão liberadas para o tráfego.

Os caminhoneiros estão em greve desde a última segunda-feira (1º) em todo o País. O movimento perdeu força em várias cidades, mas os grevistas continuam parados no Porto de Santos, reunidos na região da Alemoa.

A paralisação também afeta o transporte de contêineres, já que os terminais especializados sentem uma baixa na movimentação desde o início do movimento.

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, as empresas transportadoras de cargas temem pela integridade física de seus motoristas e também por danos ao patrimônio.

“Se essa greve perdurar muito tempo, vai impactar na oferta de contêineres. Está sendo oferecida segurança para transportar, escolta, mas ninguém se atreveu a fazer isso até agora. A preocupação é o contêiner que já está numa situação crítica por conta do desbalanceamento que afeta o mundo todo”, afirmou o executivo.

Esquema de segurança

A Polícia Militar do Estado de São Paulo, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Federal e a Guarda Portuária, sob a coordenação da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), atuam numa força-tarefa estratégica para garantia da fluidez das cargas através do maior porto marítimo da América Latina.

Desde quinta-feira (4), um efetivo de 200 homens foi destacado para formar um grande corredor de segurança desde o acesso aos terminais até a subida da Serra do Mar.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 05/11/2021

EM MANIFESTAÇÃO, ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS PEDEM ABERTURA DE NOVAS INSCRIÇÕES NO OGMO

Manifestação ocorreu nesta sexta-feira (5), no bairro Aparecida, em Santos
Por: Redação



Estivadores pediram abertura de novos cadastros Foto: Reprodução

Cerca de 50 novos matriculados da estiva do Porto de Santos, associados ao Sindicato dos Estivadores (Sindestiva), se reuniram pela manhã desta sexta-feira (5) para reivindicar novas inscrições no Órgão de Gestão de Mão de Obra (Ogmo), que atua na regulamentação de trabalhadores avulsos do setor portuário.

A manifestação foi pacífica e ocorreu na Rua Guaiaó, na Aparecida, em Santos, do lado de fora de onde acontece o 3º Congresso de Direito Marítimo e Portuário, realizado pela Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM). Em faixas, os estivadores pediam a abertura para novos cadastros no Ogmo e novos campos de trabalho nos armazéns 1 ao 40 do Porto de Santos.

“Não estamos aqui para exigir ou criar algum tipo de conflito, queremos apenas, se possível, alguma posição em relação às novas vagas de cadastros no Ogmo, já que é de conhecimento de todos que, em alguns pontos de escalação, faltam trabalhadores para completar os ternos. Logo, estamos aqui disponíveis, com experiência e preparados para trabalhar”, declarou o Sindestiva, em documento oficial.

Procurado pela reportagem, o Ogmo não respondeu até a publicação desta matéria.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/11/2021

FREDERICO BUSSINGER: DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA: DO QUE SE TRATA?

Aos poucos foi ficando claro, e de domínio público, que operações nos portos brasileiros já são 100% privadas

Por: Frederico Bussinger

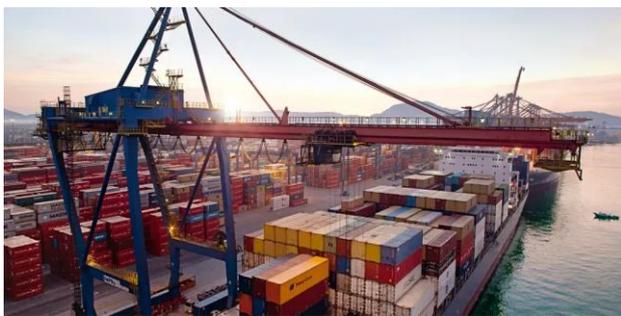


Foto: Santos Brasil/Divulgação

Aos poucos foi ficando claro, e de domínio público, que operações nos portos brasileiros já são 100% privadas. E, isso, há umas duas décadas. Ainda bem, pois permite concentrar o foco de análises e discussões. Mas esse é só um primeiro passo: seguem ruídos e nebulosidades sobre conceitos, termos e modelos.

A começar pelo básico: a função de administração tem a ver essencialmente com o que existe e funciona em um porto: infraestrutura/ativos e serviços. Portanto, gestão. Já a função de autoridade portuária está voltada para as questões estratégicas. Qual a clientela a ser atendida? Qual o core business? Com que parceiros se associar? Que investimentos fazer? No que e para onde expandir? E, claro, valores norteadores; razão pela qual normalmente inclui-se nessa função o poder de polícia e de arbitramento de conflitos.

Autonomia, como traço central do DNA das autoridades portuárias, e sua natureza pública, como opção mundialmente preferida, decorrem imediatamente dessa visão. É o que apontam pesquisas periódicas de Governança Portuária" da European Sea Port Organization (ESPO).

Com 800 anos de história, isso está mais ou menos assentado nas boas práticas internacionais. No Brasil ainda não. Inclusive a própria Lei dos Portos vigente (Lei 12.815/13) não o distingue: "... administração do porto organizado, denominada autoridade portuária" (art. 17, § 1º). Seria uma marca fantasia?

Para a exegese da lei, das normas e dos planos de desestatização portuária, porém, mais relevante que o rótulo é o conteúdo. A começar que as atribuições/funções de administração e de autoridade estão mescladas e distribuídas por duas dezenas de dispositivos da Lei e do Decreto. E, o mais relevante: nenhum dos quatro pilares sobre os quais se assenta o estratégico de um porto (planejar - incluindo investimentos e modelagem; escolher parceiros - empresas e projetos; tarifar e punir) está designado à autoridade-administradora de cada porto: pela lei vigente elas, e diversas outras atribuições relevantes, foram recentralizadas nas instâncias federais a partir de 2012/13: Ministério da Infraestrutura e Antaq. Sem falar em TCU e MP.

Ah! E a Europa? Não tem plano continental que equivaleria ao PNL? Sim! Só que o "Ten-T" é elaborado bottom-up (não top-down). E com a participação dos estados-membros e representantes dos diversos modos de transporte. Portanto, ele está mais para um pacto entre os pares.

Ah! E a Portaria 574/18? Sim! Só que, além de não ser lei, ela delega o fazer, não o decidir... que é, justamente, o que caracteriza a autonomia.

Em síntese: nominalmente, a função de autoridade é específica de cada porto; mas, na prática, as atribuições relevantes que lhe caracterizam são exercidas por órgãos de Brasília. Seria impróprio interpretar-se o modelo brasileiro como tendo uma única autoridade portuária?

O objeto da desestatização (privatização) foi aos poucos transitando da autoridade para a administração, enquanto os representantes do governo passavam a frisar que a autoridade seguirá sendo pública: estão corretos! Só que, ao contrário do modelo anterior, ela é federal e centralizada. É o que diz a lei.

O desejável seria uma revisão do marco regulatório. Mas, mesmo sem alterá-lo, é possível caminhar em direção ao padrão internacional; descentralizando atribuições e dando autonomia aos portos. Se isso é cogitado para privados (desestatização), também pode ser feito por delegação a autarquias ou empresas públicas locais; inclusive federal (art. 2º, X; e art. 6º, § 5º). Tanto pode que já o fez em portos de Rondônia e Rio Grande do Sul, além de Paranaguá.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 05/11/2021

CLIMA DE FÉRIAS MARCA EMBARQUE DE PASSAGEIROS EM RETOMADA DE CRUZEIROS NO PORTO DE SANTOS

MSC Preziosa recebe nesta sexta-feira (5) 3 mil pessoas para a primeira viagem em 20 meses
Por: *Rosana Rife*



Novidade já mexe com a economia da Baixada Santista Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

O clima de férias tomou conta do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, na manhã desta sexta-feira (5), que voltou a receber turistas na reestreia da temporada de cruzeiros, depois de 20 meses da pandemia da covid-

19. A novidade já mexe com a economia da região. A expectativa é de ocorram 5 mil contratações no setor de turismo durante toda a temporada, de acordo com a Associação dos Profissionais do Turismo da Baixada Santista (APT). Cerca de 3 mil pessoas embarcaram no MSC Preziosa, o primeiro navio a atracar no Porto de Santos para a temporada de viagens 2021/2022.

O presidente da APT, Eduardo Silveira, explica que o setor começa a respirar aliviado. Para ele, o momento é de celebração, uma vez que o segmento teve de se reinventar diante das dificuldades enfrentadas com a suspensão das atividades na pandemia.

“A gente ainda não levantou com exatidão esses dados. Não fizemos essa análise. Mas o próprio Concais já contratou funcionários e os navios também, porque há uma cota de tripulantes brasileiros que têm de estar nos navios. A rede hoteleira também é impactada. Há ainda os guias de turismo. Hoje estamos reescrevendo parte da história do mundo e ajudando a construir o turismo do futuro”, avalia Silveira.

Clima de férias

O embarque ocorreu sob o novo e rigoroso protocolo sanitário definido pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) especialmente para essa temporada. As medidas deixaram a enfermeira Renata dos Santos Nascimento, 43 anos, tranquila para encarar a viagem, que devia ter ocorrido em março de 2020 e foi remarcada para agora.

Empolgada, ela conta que, por atuar na área da saúde, saiu do estado de Sergipe já com a terceira dose da vacina contra covid-19 e se sentiu segura para partir.

“É muita ansiedade. Mas vai dar tudo certo. Todo mundo está tomando muito cuidado. Estou me sentindo segura e feliz com a viagem. Estamos vivos e temos de celebrar. Se tivesse medo, teria vendido a passagem”.

O advogado Rondenele Oliveira, 40 anos, deixou Fortaleza, no Ceará, para embarcar em sua segundo cruzeiro. Ele comprou o pacote este ano. Mesmo com a pandemia, apostou que a situação estaria mais tranquila no final de 2021. “O protocolo sanitário deu segurança. Fiz o teste, deu negativo. Já tomei as duas doses da vacina. Se todo mundo fizer tudo direito, estará tudo bem”.



MSC Preziosa iniciou a temporada de cruzeiros nesta sexta-feira (5) Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Protocolo

Distanciamento, embarque escalonado, duas doses da vacina, com comprovação via da carteira nacional de vacinação emitida pelo Conecte SUS, exame PCR (72 horas de antecedência) ou antígeno (24 horas de

antecedência) e o seguro de viagem fazem parte do protocolo a ser cumprido pelos turistas. “Um item praticamente obrigatório no mundo inteiro. O turista terá respaldo em uma cobertura de doença médica, como covid”, acrescenta Silveira.

As embarcações também levarão um número menor de passageiros. O MSC Preziosa tem capacidade para receber até 4,3 mil pessoas, mas embarcará cerca de 3 mil, em cumprimento as normas da Anvisa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 05/11/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ LEILOA DUAS ÁREAS PORTUÁRIAS COM INVESTIMENTOS PREVISTOS DE R\$ 222 MILHÕES

MAC13, no Porto de Maceió, e Tersab, no Rio Grande do Norte, movimentarão açúcar e sal marinho, respectivamente



Eduardo Nery (E), Flávia Takafashi e Adalberto Tokarski: Diretoria da Agência durante leilão realizado em São Paulo

A ANTAQ leiloou, nesta sexta-feira (5), na B3, em São Paulo, duas áreas portuárias: MAC13 (Porto de Maceió), para movimentação e armazenagem de granel vegetal, especialmente açúcar; e Tersab, no Complexo Portuário de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, que será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal marinho. No total, os investimentos serão de R\$ 222 milhões.

A Empresa Alagoana de Terminais (Empat) arrematou a MAC13 por R\$ 15 mil. A área possui 71.262m². O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 922,7 milhões. Os investimentos girarão em torno de R\$ 57,8 milhões. A expectativa de movimentação é de 25 milhões de toneladas.

Já o Consórcio Intersal ficou com a área Tersab, oferecendo um valor de outorga de R\$ 100 mil. A área possui 35.114m². O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato será de R\$ 1,6 bilhão. Os investimentos girarão em torno de R\$ 164,1 milhões. A expectativa de movimentação é de 69,3 milhões de toneladas.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, destacou que em 2020 e em 2021 serão realizados, ao todo, 22 leilões portuários. “Os leilões trazem investimentos e produtividade para o setor. Isso contribui para a geração de emprego e renda”, afirmou. Nery ressaltou, ainda, os seis leilões que acontecerão em 19 de novembro — duas áreas no Porto de Santos, uma no Porto de Porto Alegre, outra no Porto de Imbituba (SC), uma no Porto de Itaguaí (RJ) e a outra no Porto de Cabedelo (PB). As quatro últimas serão leiloadas na modalidade de arrendamento simplificado. “Menos burocrático, a figura do arrendamento simplificado, certamente, trará mais dinamismo ao setor portuário”, destacou.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, comemorou o resultado dos leilões. “Os arrendamentos significam o oferecimento de infraestrutura adequada às áreas, contratos com segurança jurídica e atração de investimentos. O açúcar e o sal marinho são fundamentais para as economias de Alagoas e do Rio Grande do Norte, respectivamente.”

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

Data: 05/11/2021

LEILÃO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS MAC13 (AL) E TERSAB (RN) SERÁ REALIZADO NESTA SEXTA-FEIRA (5) NA B3

Sessão pública será na B3, em São Paulo, às 15h

A ANTAQ realizará, em 5 de novembro, às 15h, na B3, em São Paulo, o leilão de duas áreas portuárias: MAC13 (Porto de Maceió), para movimentação e armazenagem de granel vegetal, especialmente açúcar; e Tersab, no Complexo Portuário de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, que será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal marinho. O evento será transmitido em tvb3.com.br.

Coletiva

Os jornalistas interessados em participar da coletiva de imprensa que será realizada ao término dos leilões devem confirmar presença pelo e-mail imprensa@b3.com.br para receberem os dados de acesso. A entrevista virtual será pela plataforma Zoom.

Serviço

Leilão das áreas portuárias MAC13 (Porto de Maceió) e Tersab (Rio Grande do Norte)

Data: 05/11/2021

Horário: 15h

Local: B3, na Rua XV de Novembro, nº 275, Centro - São Paulo

Transmissão: Para assistir ao leilão ao vivo, acompanhe no canal da B3 no YouTube, ou pelo site da TV B3.

Canal B3: <https://www.youtube.com/user/bmfbovespa>

Site B3: www.tvb3.com.br

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

Data: 05/11/2021

DIRETOR DA ANTAQ DEFENDE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE DOS PORTOS EM EVENTO DO CORREDOR CENTRO-NORTE

O debate foi promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte – Adecon



O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou hoje (04) do primeiro dia do Road Show Integração e Desenvolvimento do Corredor Centro-Norte, realizado em São Paulo. Tokarski falou no painel O Papel da Inovação na Logística e a sua importância para o Corredor Centro-Norte do Brasil. O encerramento do evento será no próximo dia 09, em Brasília.

O debate foi promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte – Adecon, e reuniu especialistas e autoridades do setor portuário, como o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, o secretário Nacional de Transportes Terrestres - SNTT-MINFRA, Marcello Costa, e o diretor de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura, Otto Luiz Burlier.

Na oportunidade, Tokarski comentou sobre os avanços tecnológicos que têm trazido maior produtividade aos portos brasileiros, mesmo com tecnologia de fora. “Em termos de competitividade na movimentação de contêineres, por exemplo, os nossos terminais não perdem para os portos mais importantes do mundo”, observou.

Para o diretor da ANTAQ, o país deve cada vez mais agregar sustentabilidade às inovações no setor de transporte aquaviário. “Para o transporte interno, o porto pode passar a usar veículo a gás ou elétrico. Isso já vem sendo feito na Europa com ganhos importantes no campo ambiental e pode ser aplicado aqui também”, afirmou.

O diretor lembrou que a ANTAQ também tem apoiado a adoção de novas tecnologias no setor de transporte aquaviário, promovendo estudos e eventos como o Prêmio ANTAQ que, além de estimular boas práticas ambientais nos portos e terminais privados por meio do Índice de Desempenho Portuário – IDA, também premia as melhores iniciativas inovadoras aplicáveis ao setor.

Na parte da navegação fluvial, Tokarski comentou que há muito o que fazer em termos de inovação para o transporte por rios avançar. “Na Amazônia, especialmente no transporte de cargas e passageiros – e o Maranhão está na Amazônia -, as embarcações têm 50 ou 60 anos. Apenas trocando-se os motores dessas embarcações por novos propulsores, já se consegue um avanço muito grande em termos de eficiência”, disse.

E, finalmente, em relação ao Corredor Centro-Norte, o diretor da ANTAQ manifestou que ainda que o Porto do Itaqui tenha todo um caminho pela frente na questão da inovação, “só o fato de ter um porto moderno, com muita tecnologia, e uma ferrovia também moderna e tecnológica já o torna bastante eficiente”.

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
Data: 05/11/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE OCORRER ATÉ O FIM DE 2022

Informação: Santaportal (5 de novembro de 2021)



Foto: José Luiz Borges / Divulgação Santaportal

A desestatização do Porto de Santos deve ser concluída até o fim de 2022, de acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários no Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, durante o III Congresso de Direito Marítimo e Portuário. De acordo com ele, a consulta pública deve ser aberta até o fim de novembro.

Para que o processo seja concluído da melhor maneira, estão sendo feitas discussões internas e estudos de modelos de privatização pelo mundo. Com isso, percebeu-se a possibilidade de ter um conflito de interesses com o concessionário em relação a um abuso de poder econômico.

“Partimos do pressuposto de que onde tivesse esse tipo de conflito, pudéssemos mitigar o poder de participação. Sempre pensamos numa participação num consórcio de empresas, nos parece o

cenário mais provável. O consórcio teria sócios estratégicos e financiadores, e também uma participação individual de um grande fundo. Não entendemos isso como um risco, considerando que nos precavemos”, explicou.

Piloni ressalta que existem cláusulas firmes quanto a tratamentos discriminatórios e também não há um cenário com um player único controlador. Para ele, é preciso ter uma visão de planejamento macro.

“Acreditam que a desestatização visa destruir empregos. Na verdade, é para geração de oportunidades. Buscamos fazer com que o Porto de Santos tenha condições competitivas frente a competidores no Brasil. Queremos que rivalize esse concorrente, que tem condições mais favoráveis. Precisamos tomar providências para tornar o porto organizado e atrativo, para não perder e ter um aumento na movimentação de cargas”, disse.

Conforme o diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery, debates e audiências públicas estão sendo essenciais no processo de desestatização do porto de Santos.

“Podemos ter uma temperatura. Claro que cada porto tem sua especificidade. Mas acredito que impor barreiras pode diminuir o caráter competitivo e não impor, podemos atrair players com conflitos de interesse e não obter o que se deseja: índice de produtividade maior e melhores resultados”, disse.



Foto: José Luiz Borges / Divulgação Santaportal

Nery enfatiza que o Porto de Santos é muito relevante, então a concorrência também é. O principal motivo disso é o canal de acesso.

Canal de acesso do Porto de Santos

O principal ativo do Porto de Santos, segundo Piloni e Nery, é o canal de acesso. É o coração do porto. “É um ativo que não pode ter restrições de capacidade e atender bem todas as embarcações. Um dos principais dos motivadores da desestatização é trazer segurança para a utilização desse ativo”, disse Piloni.

O secretário abordou sobre uma preocupação de que o concessionário se utilize de um poder de mercado e gere resultados do curto prazo, o que parte de uma premissa de um canal de acesso com restrições. É um canal que demanda intervenções, às vezes as necessidades não são atendidas e havendo restrições, tem que se ter escolhas. Esse olhar de curto prazo tem que ser transcendido, porque nos modelos de concessão, estamos olhando para o canal de acesso como uma prioridade”, pontuou.

Na opinião do presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP), Regis Prunzel, é preciso olhar a particularidade do porto.

“É preciso dar destaque para a eficiência. Há exemplos em outras localidades em que ‘o cara mais eficiente’ é o que recebe mais vantagens. Se você for melhor que seu vizinho, você vai pagar menos. Temos que ser mais eficazes em todo o processo e melhorar a competitividade”, disse. De acordo com Prunzel, o Brasil é um elo do mundo todo e a proposta, com isso, é fazer mais volume. “Precisamos estudar maneiras de manter o porto competitivo. Saber sobre a modelagem é muito importante. Estamos acompanhando e faremos nossas contribuições para os modelos mais comuns para multioperadores. Os associados ainda têm dúvidas e incertezas, mas quando começamos a ver concretizar, tudo ficará bem”, falou.

Um ativo irreplicável

O presidente da Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, Fernando Biral, a Cidade é um ativo irreplicável. “É muito difícil próximos ativos se compararem a Santos em função da localização e tudo que foi construído e investido até então. Em relação ao frete marítimo para a Ásia, também temos vantagens”, lembrou.

Biral contou que a desestatização está sendo debatida não só com os atuais arrendatários, mas também acionistas dos mercados financeiros. No SPA Day, ele afirmou que os feedbacks mostraram grande interesse por parte dos operadores portuários e fundos de investimentos.

“A grande procura é certa por parte de investidores, que apostam em infraestrutura. Temos players específicos, que montam fundos para esse tipo de ativo. Certeza que serão parte integrante para os consórcios a serem formados. Todos que dependem de Santos devem ter interesse em adquirir o consórcio”, disse.

Num aspecto das preocupações, Biral acredita que o modelo desenhado está sendo muito feliz em estabelecer mecanismos que vão fazer com que o bem maior seja preservado. “Estão sendo observados indicadores de desempenho, elaborados gatilho de investimentos para não estrangular o porto, estudos de investimento nas áreas de expansão para equilibrar o valor do arrendamento e temos um órgão qualificado para observar uma possível preferência no investimento de projetos”, destacou.

Necessidade de investimentos

O diretor de Assuntos Portuários no Sistema Santa Cecília de Comunicação, Casemiro Tércio Carvalho, afirmou que os portos do Brasil precisam de investimento de grande modo.

“O governo não tem mais recurso público para investir em infraestrutura. Recentemente, o ministro Paulo Guedes fez um anúncio e disse que os investimentos em infraestrutura ficarão na mão do capital privado, fundos de investimentos e grandes empresas. Isso permitirá explorar a infraestrutura e rentabilizar”, explicou.

Tércio ressalta que, com isso, haverá oferta de capital e a gestão mais dinâmica. “Tive a experiência de passar por portos públicos, que são difíceis de se administrar dentro do regramento público. As decisões e os processos são mais lentos. Em uma atividade que exige pronta resposta, não é eficaz. A organização privada promove essa agilidade”, disse.

III Congresso de Direito Marítimo e Portuário

O painel do III Congresso de Direito Marítimo e Portuário, que irá avaliar o passado, discutir o presente e, por ele, traçar estratégias para o Porto de Santos, debateu os desafios no processo de desestatização do Porto de Santos.

O presidente da mesa foi o vice-presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Marcelo Sammarco, e o diretor de Assuntos Portuários no Sistema Santa Cecília de Comunicação, Casemiro Tércio Carvalho, mediu a discussão.

“O tema proposto está sendo acompanhado de perto. Estamos vivendo momentos de grande expectativa desde o início do processo e os desdobramentos do processo em Santos, na expectativa da modelagem e em termos de audiências públicas, além de desdobramentos da própria ANTAQ. A expectativa das discussões é grande”, disse Sammarco.

O evento, iniciativa da Associação Brasileira do Direito Marítimo (ABDM), está sendo realizado pela Universidade Santa Cecília (Unisantia) e Sistema Santa Cecília de Comunicação.

Encerramento

O evento foi encerrado após o painel que discutiu a desestatização do Porto de Santos. Participaram do encerramento a diretora da Unisanta, Lúcia Teixeira, e a reitora da Universidade Santa Cecília, Sílvia Teixeira Penteadó.

“Nós só temos a engrandecer nesse momento pós-pandemia, um momento em que o mundo precisa de atos de solidariedade e agregar à ciência, à técnica e à esperança. Então, gostaria de parabenizar todos os esforços do Sistema Santa Cecília e da Associação Brasileira de Direito Marítimo e de todos que aqui abraçaram essas ideias. Com certeza o que é mais importante de hoje é a produtividade, nós vamos melhorar o Porto para o mundo, temos que pensar como esse planeta pode ser mais saudável”, disse Sílvia.

Já Lúcia Teixeira destacou que o evento marca, também, os 60 anos da Unisanta, sendo que a faculdade de Engenharia, foi pioneira na região a incluir a especialização em portos.

“A escola Santa Cecília começou junto ao Porto, começou para atender filhos de portuários, e começou assim também a faculdade de Engenharia, inovadora, a primeira de curso noturno voltado ao alto nível, justamente para atender o Porto e o Parque Industrial. E hoje aqui estamos discutindo o Brasil”, disse Lúcia.

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

Data: 05/11/2021

SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS TRATA DA DESESTATIZAÇÃO EM VISITA À PREFEITURA DE SANTOS

Informação: Prefeitura de Santos (5 de novembro de 2021)



Diogo Piloni se encontrou com o prefeito Rogério Santos e outras autoridades portuários para falar sobre a desestatização do Porto de Santos. Fotos: Carlos Nogueira / PMS

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, esteve na tarde desta quinta-feira (4) no Paço Municipal para tratar sobre o processo de desestatização do Porto de Santos juntamente com o prefeito Rogério Santos.

Na oportunidade, foi apresentada a base do trabalho que está sendo desenvolvido para a desestatização.

O prefeito comentou sobre a expectativa de investimentos milionários com a concessão. “Nesse pacote de desestatização estão o túnel que ligará Santos a Guarujá e também outras obras que melhorarão a qualidade de vida da população santista”, explicou o chefe do Executivo.

O secretário Nacional de Portos ressaltou que foi sua primeira visita ao Paço Municipal, o que considerou como um momento “muito simbólico”. Ao comentar o processo de desestatização, ele disse que há um alinhamento muito grande com a Prefeitura para que sejam entendidas as necessidades do Município no projeto.

“Isso para que a gente possa trazer benefícios não só para o atendimento de carga e atendimento de logística, mas também para a melhoria da vida de quem depende do Porto e de quem tem o Porto como fonte do seu emprego e das suas oportunidades”, disse Piloni.

A Prefeitura terá nova reunião técnica com o Ministério da Infraestrutura para obter mais detalhes do modelo final que será utilizado e que será exibido na audiência pública que será realizada sobre o tema.

Também participaram da reunião o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, o secretário municipal de Assuntos Portuários e Desenvolvimento da Região Central, Júlio Eduardo dos Santos, o presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Mauro Sammarco e o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Bruno Stupello.

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

Data: 05/11/2021

MESMO COM FALTA DE CONTÊINERES, PORTO DE SANTOS BATE RECORDES, DIZ DIRETOR DO CENTRONAVE

Informação: Santaportal (5 de novembro de 2021)



Foto: Santaportal

A pandemia da covid-19 afetou diversos setores, inclusive o marítimo e portuário. Conforme o diretor executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, um dos principais problemas é que o sistema não está preparado para atender uma demanda não prevista. Ele participou do III Congresso de Direito Marítimo e Portuário, que acontece entre hoje (4) e amanhã (5), no Sheraton Santos, na Aparecida.

“O Porto de Santos está batendo recordes. Temos uma demanda por exportação acima do que foi previsto, então não temos como aumentar a capacidade e faltam contêineres. A reposição, tanto dos contêineres, quanto dos navios se tornou impossível, porque a produtividade caiu. Houve aumento de demanda e necessidade de reposição, porque gerou uma sobrecarga na cadeia logística, não só na navegação. Forma fila ou atrasa porque não há escoamento ou fluidez de maneira interna”.

Loureiro destaca que o problema é originado pela pandemia, combinado pela recuperação da economia, gerado por destinos governamentais.

“Esses fatores estão fora do controle do armador. No entanto, preciso ressaltar que até setembro deste ano, batemos o recorde na encomenda de novos navios. Irão entrar em operação no ano que vem ou começo de 2023, visto que demora, em média de dois anos, na construção.

“A ociosidade hoje é de 1%. Temos grandes desafios, mas que são muito estimulantes. A navegação é uma indústria global. Se temos 40 ou 50 navios aguardando no Porto de Los Angeles, isso afeta a performance no Brasil. Além disso, é uma indústria transnacional, porque os recursos vêm de diversos países. As empresas sobreviventes da grande crise na navegação são aquelas que conseguiram reunir os recursos mais eficientes de melhor custo”, pontuou.

Situação portuária antes da pandemia

De acordo com o consultor da Solve Shipping, Robert Grantham, antes da pandemia, o quadro de armadores já estava consolidado e existiam três grandes alianças globais.

“Em torno de 60% da capacidade mundial da capacidade de contêineres está concentrado nas mãos de quatro armadores, uma verdadeira concentração de mercado. Antes, tudo estavam funcionando muito bem. Os fretes estavam normais e o assunto era o novo combustível, o combustível leve”.

Com a chegada da pandemia e o primeiro lockdown na China, o cenário começou a mudar. “Os armadores já consolidados conseguiram retirar a capacidade de mercado e sustentar os fretes em primeiro momento. A demanda foi administrada durante um tempo, mas com o aumento expressivo, os fretes começaram a subir”, explicou.

A Assessora Jurídica do Sindicato dos Despachantes de Santos e da Feaduaneiros, Flávia Bentes, lembrou que o cenário de simplificação de procedimentos já estava em andamento desde antes da pandemia. No entanto, o período delicado trouxe um lado de esperança.

“No começo, tudo foi bastante difícil, principalmente pela falta de equipamentos de informática. Mas o comércio exterior não podia parar. Não houve paralisação, porque é uma categoria considerada essencial. Com o tempo, começaram as vitórias de maneira remota, muito positiva e inovadora. Além disso, temos certificados de origem digital, declaração única de importação e muito mais. Em 2022, com o fim dessa adaptação, consolidaremos ainda mais o que ficou de bom da pandemia”, concluiu.

III Congresso de Direito Marítimo e Portuário

O painel do III Congresso de Direito Marítimo e Portuário, que irá avaliar o passado, discutir o presente e, por ele, traçar estratégias para o Porto de Santos, debateu os Entraves Logísticos Decorrentes da Pandemia.

O presidente da mesa foi o advogado João Paulo Braun e a assessora do Senado Feral, Jacqueline Wendpap, mediu a discussão.

“O painel não interessa apenas advogados e pessoas do setor, é de interesse de toda a sociedade. Os contêineres revelam tudo que precisamos saber de uma sociedade. Se 90% das tropas comerciais do mundo acontecem via marítima, é justo dizer que o que tem dentro envolvem os hábitos de uma sociedade. Na pandemia, os contêineres mostraram isso”, definiu Braun.

O evento, iniciativa da Associação Brasileira do Direito Marítimo (ABDM), está sendo realizado pela Universidade Santa Cecília (Unisantia) e Sistema Santa Cecília de Comunicação.

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

Data: 05/11/2021

SANTOS BRASIL CONQUISTA NOVO SERVIÇO DA CMA CGM

Informação: Santos Brasil (5 de novembro de 2021)



Foto crédito: CMA CGM Jacques Saade – 2020

A Santos Brasil firmou acordo com o armador francês CMA CGM para a operação de um novo serviço no Tecon Santos, o NEW NEXCO (nome dado à operação) que contempla a cabotagem (navegação costeira) com rota pelos portos de Santos, Salvador, Suape e Manaus.

A nova linha de navegação terá escalas inicialmente quinzenais e contará com dois navios porta-contêineres, com capacidade para 1.700 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), e 2.200 TEU, respectivamente.

Segundo Danilo Ramos, Diretor Comercial de Operações Portuárias da Santos Brasil, “esse acordo firmado com a Mercosul Line fortalece ainda mais a relação entre a Santos Brasil e o armador CMA CGM, cliente da companhia e do terminal desde 1997, ao mesmo tempo que nos revela uma mostra adicional da força e grandeza dessa operação de cabotagem ao longo de toda costa brasileira, uma atividade que vem crescendo cerca de 11% ao ano na última década”, afirma.

O serviço está programado para ter início na primeira quinzena de novembro e deverá movimentar em torno de 30 mil contêineres por ano no terminal.

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

Data: 05/11/2021

SPA: NOTA PARA A IMPRENSA – GREVE DE CAMINHONEIROS NO PORTO DE SANTOS

Informação: Santos Port Authority (5 de novembro de 2021)

A Santos Port Authority (SPA) informa que o acesso ao Porto de Santos flui normalmente nesta quinta-feira (4), não havendo qualquer retenção ao tráfego nem concentração de caminhões parados.

Manifestantes permanecem nas imediações do Porto, sem impedir o acesso de veículos. A Polícia Rodoviária Federal iniciou na manhã desta quinta-feira (04/11) uma operação final para garantir o retorno da normalidade em todo o perímetro que circunda o Porto de Santos. Um efetivo de 200 homens foi destacado e já opera na formação de um grande corredor de segurança desde o acesso aos terminais até a subida da Serra do Mar. A operação conta com o apoio da Polícia Militar de São Paulo, que deve auxiliar no transporte local para as retroáreas. Desde ontem, equipes de inteligência já se encontram no local e identificam autores de atos de depredação e intimidação contra caminhoneiros. Se necessário, mais efetivo será disponibilizado.

A Polícia Militar de São Paulo e a Guarda Portuária estão fazendo escolta para garantir a melhor segurança do fluxo de caminhões que acessa e deixa o Porto. Dessa forma, o único ponto de concentração de manifestantes está localizado nas imediações do Porto de Santos, onde há o registro de eventos isolados de vandalismo como forma de intimidação da classe dos caminhoneiros.

Neste momento, cerca de 80% dos navios atracados operam sem qualquer restrição.

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

Data: 05/11/2021

LIMINAR PEDE A VOLTA DOS TRENS ENTRE SANTOS E CAJATI, NO LITORAL SUL DE SÃO PAULO

Informação: Revista Ferroviária (5 de novembro de 2021)



Foto: Jornal Bem-Te-Vi / Divulgação Revista Ferroviária

Via Trolebus – Uma ferrovia com cerca de 200 quilômetros que margeia o litoral sul, parte da região de Registro até a cidade de Santos. O eixo de transporte está há pelo menos 18 anos desativado.

De acordo com o jornal “A Tribuna”, uma liminar pede que a ferrovia que liga a Baixada Santista e o Vale do Ribeiro, em São Paulo, concedida em 2015, seja retomada. O Ministério Público Federal pediu a justiça a volta do serviço. Em 2015 a justiça determinou que a então ALL – América do Sul Logística retomasse o trecho, ou pelo menos deixasse os trilhos operacionais.

O transporte de passageiros entre Santos e Juquiá foi suspenso em 1977, reativado em 1983 e extinto definitivamente em novembro de 1997, depois de 84 anos. A linha seguiu ativa para trens de carga que passavam quase diariamente, transportando enxofre do porto para Cajati, até o início de 2003, quando barreiras caíram sobre a linha na região do Ribeira. O transporte foi suspenso e a concessionária desativou a linha, que o mato cobriu rapidamente.

Já a concessionária Rumo, que herdou a ferrovia, deve devolver o trecho após levantamento de ativos e passivos, que será realizado no ano que vem.

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

Data: 05/11/2021

EMBARQUE INÉDITO DE GERGELIM MOSTRA EFICIÊNCIA DO PORTO DE PARANAGUÁ COM DIFERENTES CARGAS

Informação: Agência de Notícias do Paraná (5 de novembro de 2021)



© Cláudio Neves/Portos do Paraná

No berço 202 do Porto de Paranaguá, o navio Lady Lilly realiza uma operação inédita de embarque de gergelim em sacas. O produto nacional, que segue para exportação, é estivado direto nos cinco porões da embarcação. Em média, cada espaço vai levar cerca de 4 mil toneladas da semente, totalizando um embarque de 20 mil toneladas que têm como destino a Guatemala. Até então, a semente era exportada pelo terminal paranaense somente em contêineres.

A falta de contêineres no mundo todo fez com que os exportadores e importadores buscassem diferentes soluções. O navio atracou por volta do meio-dia desta quarta-feira (3). A previsão é que a operação seja concluída na próxima semana. Os responsáveis pela carga – tanto da importação quanto da exportação – vieram a Paranaguá para acompanhar de perto a operação.

O diretor empresarial da Portos do Paraná, André Pioli, explica que o ineditismo está exatamente nesse embarque direto no porão do navio, em uma modalidade conhecida como carga geral. “Isso demonstra que o Porto de Paranaguá é um porto eficiente nos diversos tipos de carga, que tem capacidade de operar na importação e exportação. Com a escassez no mercado dos contêineres, os navios de carga geral voltam a procurar Paranaguá como opção eficiente ao serviço”, afirma Pioli.

“Esse gergelim vai de Paranaguá para a Guatemala, onde será manufaturado e distribuído para o mundo. Na nossa conversa, eles demonstraram buscar no Paraná, além de uma opção de transporte, também a instalação de uma unidade para a manufatura do produto”, diz o diretor.

Ainda segundo o Pioli, o município de Paranaguá, por já oferecer a área portuária, seria uma boa opção. “Estaria perto do porto, seria fácil para embarcar e distribuir a carga manufaturada para o mundo inteiro”, comenta. “Essa visita dos donos da carga pode trazer muitas coisas boas à nossa região”.

Suhel Turjman, da empresa guatemalteca Semillas Universalles, confirma a possibilidade de a empresa instalar uma unidade no Paraná para processar o produto e diz que isso pode acontecer em breve. “É uma possibilidade, sim. A gente acredita que o Paraná é atualmente uma excelente opção logística”, afirma, destacando a organização e eficiência do porto.

Segundo José Francisco Cordova, diretor da Sezam Zaad, do mesmo grupo guatemalteco (Unisource), faz três anos que a empresa atua no ramo de gergelim no Brasil. “Nesse período, enviamos a carga somente em contêineres pelos portos de Santos e Paranaguá. Gergelim é um produto 90% de exportação, utilizado para fazer óleo e outros alimentos que queremos que sejam feitos aqui para exportarmos diretamente o produto final”, pondera.

GANHOS – A operação do navio Lady Lilly é da empresa Marcon Logística Portuária. De acordo com o diretor comercial Patrick Ferreira Tavares, esse embarque de gergelim marca o retorno do produto para a modalidade de “carga solta” (carga geral).

O embarque pelo Porto de Paranaguá, explica ele, gera muitos ganhos para a economia da região, com cerca de 400 pessoas por dia na operação no embarque da carga. Foram dois os motivos que fizeram os clientes optarem pelo Porto de Paranaguá. “Pela condição do porto abrigar

vários tipos de cargas e abrir as portas para novos negócios, e também pela facilidade de espaço, a retroárea, para esse tipo de mercadoria fora do porto”, afirma Tavares.

O gergelim, como item alimentício, não pode ter contato com produtos químicos. Além disso, pelo volume, ocupa o dobro de espaço que outras mercadorias ensacadas. “Para um navio de 20 mil toneladas foi necessário dispor de um espaço de retroárea de 40 mil toneladas. E esse espaço hoje, nos demais portos brasileiros, é extremamente disputado. Em Paranaguá, há essa disponibilidade”, completou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/11/2021

COMISSÃO MISTA QUE ACOMPANHA POSSÍVEL DESESTATIZAÇÃO DO PORTO SE REÚNE NA CÂMARA

Informação: Porto de Itajaí (5 de novembro de 2021)



**Grupo fez encaminhamentos ao Governo Federal –
Foto: Fabricia Prado/CVI**

A Câmara de Vereadores de Itajaí reuniu nessa quinta-feira (4) a Comissão Parlamentar Mista (CPM) de Acompanhamento aos Estudos do Programa de Desestatização do Porto de Itajaí. Na reunião foram definidos os requerimentos a serem enviados ao Governo Federal, assim como discutidos pontos das propostas dos executivos federal e municipal para o novo regime jurídico

do Porto.

O vereador Beto Cunha (PSDB), que preside a CPM, abriu a reunião destacando que a ideia do grupo é encontrar o melhor modelo para a administração do Porto, para não prejudicar a arrecadação do Município e a condição dos trabalhadores portuários.

Na sequência, foram discutidas quais informações serão solicitadas ao Governo Federal. O superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, defendeu que o grupo solicitasse os estudos realizados pelo Governo Federal para justificar a proposta de privatização do Porto. Uma vez que, segundo Veiga, até o momento apesar de oficializar o pedido, o Município recebeu somente uma apresentação digital, sem detalhamento dos dados que embasam a proposta do Governo Federal. “Temos como comprovar a eficiência do Porto e defender a continuidade da Autoridade Portuária Pública Municipal, mas para analisar a proposta da Secretaria Nacional de Portos (SNP) e fazer nossa contraproposta de forma técnica, precisamos de clareza nas informações, o que não é possível fazer sem acesso aos estudos completos”, destacou.

Além dos estudos detalhados, a CPM solicitará que o Governo Federal aponte onde está a alegada ineficiência do Porto de Itajaí; que responda os requerimentos já feitos pelo Executivo Municipal e que apresente quais as propostas para a dragagem do Itajaí-Açu e para a gestão do canal de acesso. Por fim, a CPM solicitará que o Governo Federal dê uma resposta definitiva sobre o pedido para a renovação da delegação do Porto ao Município.

Além dos vereadores que compõem a CPM, Beto Cunha (PSDB) – presidente, Odivan Linhares Mamão (PSB) – vice-presidente e Bruno da Saúde (MDB – membro, a Comissão conta com a participação de representantes da OAB – Itajaí; Univali; Superintendência do Porto de Itajaí; CDL; ACII; Observatório Social; intersindicais Laboral e Patronal; Ogmo; Associação do Foro Metropolitano da Foz do Rio Itajaí-Açu e sindicatos de categorias envolvidas com a atividade portuária.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/11/2021

GOV.FED. - MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - DF

COP26 - VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA APOSTA EM HIDROVIAS E PORTOS PARA DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA



À frente do Conselho Nacional da Amazônia Legal, general Hamilton Mourão defende linhas de financiamento para expandir o crescimento socioambiental da região

Foto: Zack/MMA

O vice-presidente da República, general Hamilton Mourão, participou de um painel da 26ª Conferência entre as Partes (COP26) nesta quinta-feira (4), diretamente de Brasília (DF). Como presidente do Conselho Nacional da Amazônia

Legal, ele fez um balanço das ações e elencou medidas prioritárias, na visão dele, para o crescimento socioeconômico da região, priorizando, por exemplo, melhorias em portos e hidrovias.

“A Amazônia abre um leque de oportunidades enorme. O potencial do ecoturismo é fantástico. O que precisa é melhorar a infraestrutura para receber esses turistas. Precisa haver mais divulgação. A vocação é total para o turismo, mas precisamos de mais estrutura hoteleira”, declarou.

Para isso, o vice-presidente do país defendeu a necessidade de mais financiamentos. “Precisamos casar projetos que exploram a biodiversidade da floresta e pessoas com capacidade de investir. É importante que [os investidores] entendam que há, ali, retorno a seus investimentos”, disse.

A exploração da Amazônia Legal, segundo Mourão, também é importante “para que as pessoas que vivem da floresta tenham melhores condições de entregar seus produtos”, como é o caso do artesanato e da agricultura familiar sustentável.

Atuação do Conselho

Na palestra, o vice-presidente do Brasil falou sobre o trabalho do Conselho Nacional da Amazônia Legal, que fez um diagnóstico das vulnerabilidades da região para, então, implementar ações de proteção da floresta nativa e desenvolvimento das comunidades. “Costumo dizer que falar ‘desenvolvimento sustentável’ para a região amazônica é um pleonismo, porque não há como falar de desenvolvimento nessa região sem que ele seja sustentável”, ressaltou.

Em resumo, Mourão definiu que a atuação do Conselho tem o objetivo de “melhorar o combate a ilegalidades; melhorar o sistema de monitoramento; buscar financiamento para projetos de desenvolvimento e para a bioeconomia; além de recuperar a capacidade operacional de órgãos de fiscalização”.

Forças Armadas



O Exército Brasileiro também participou de um painel da COP26, em Brasília (DF), nesta quinta-feira. O diretor de Patrimônio Imobiliário e Meio Ambiente, general de divisão Paulo Valença, destacou que a instituição é responsável por proteger as regiões de

fronteira e, portanto, atuam em todos os biomas brasileiros.

“Se somarmos todas as áreas que estão sob administração do Exército Brasileiro, são 24,4 mil quilômetros quadrados, quase o tamanho do Haiti”, afirmou durante a palestra. Ele mencionou que a instituição conta com cerca de cem especialistas em meio ambiente, desde servidores de carreira, até pessoas civis contratadas. “O Exército é verde, preserva, busca recuperar, sinaliza suas áreas, faz a vigilância”, afirmou.

O oficial exemplificou algumas atividades que a instituição executa na preservação do meio ambiente e na conservação dos recursos naturais, como a implantação de sistemas de tratamento de água e esgoto, além de instalação de placas solares nos quartéis.

Fonte: GOV. FED. – Ministério do Meio Ambiente - DF

Data: 05/11/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

LEILÃO ATRAI NOVAS EMPRESAS PARA MERCADOS REGIONAIS

O primeiro dia do leilão da internet móvel de quinta geração (5G) confirmou a expectativa de entrada de novas empresas no mercado, movimento que, segundo especialistas, deve ajudar a ampliar a oferta de serviços e aumentar a competição em algumas localidades. Ao mesmo tempo, as grandes companhias (Vivo, Claro e TIM) defenderam suas posições de liderança ao arrematar os lotes nacionais, além de lotes regionais de peso.

“De um lado, as grandes teles compraram as bandas que esperavam. E, do outro, houve uma boa quantidade de novas entrantes em lotes regionais, o que certamente vai levar a uma maior diversidade na prestação dos serviços”, avalia o sócio da consultoria Teleco Eduardo Tude.

A mesma visão é compartilhada pela diretora de regulação da consultoria LCA, Cláudia Viegas. “O desenho em lotes nacionais e regionais favoreceu a entrada de novos competidores, como esperado. E a saída da Oi do mercado de telefonia móvel (a empresa vendeu suas redes para as rivais) também criou um clima propício para isso”, diz.

Já a possibilidade de entrada de novo concorrente para bater de frente com as grandes teles em larga escala se fechou. Para isso, alguma empresa precisaria ter arrematado um dos lotes nacionais da faixa de 3,5 Ghz, o que não aconteceu. Dos quatro lotes disponíveis, três ficaram com Vivo, Claro e TIM, e o quarto não recebeu propostas no leilão.

Brisanet

Entre as operadoras que vão engrossar a competição no interior do País, está a cearense Brisanet, maior provedora do Nordeste, com 760 mil clientes. A companhia foi um dos destaques do leilão ao arrematar não só o bloco referente ao Nordeste na faixa de 3,5 Ghz, como também o do Centro-Oeste, mostrando sua intenção de crescer. A Brisanet atua no ramo de banda larga por fibra óptica e, agora, pretende oferecer a internet móvel por 5G aos seus clientes.

No Sul, a competição também deve esquentar. As paranaenses Copel e Sercomtel, controladas pelo Fundo Bordeaux, do empresário Nelson Tanure, têm planos de levar 5G para clientes residenciais e empresariais por meio da tecnologia FWA – um modem sem fio que provê o sinal de internet rápida. A Sercomtel ficou com o bloco da Região Norte e do interior de São Paulo da faixa de 3,5 Ghz.

Já a Copel integrou o Consórcio 5G Sul, em parceria com a catarinense Unifique, vencedor do bloco que cobre Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Uma surpresa no leilão foi a entrada da Cloud2u, empresa ligada à fabricante de equipamentos de rede de São José dos Campos (SP) Greatek. O grupo não atua diretamente na prestação de serviços para os consumidores, mas disputou e venceu um dos ativos mais importantes do bloco referente a Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo.

Outro destaque do certame foi a Winity, que ficou com o lote nacional de 700 Mhz – esta faixa é uma sobra do leilão de 4G anterior, de 2014, quando a Oi, já em dificuldades financeiras, não participou da disputa. A Winity é uma empresa criada há um ano pela gestora de recursos Pátria Investimentos para deter infraestrutura (redes, antenas e frequências) para serviços móveis. Ela não atende diretamente o consumidor final, e seu foco será “alugar” a faixa de 700 Mhz no atacado para as operadoras que oferecem o sinal no varejo.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 05/11/2021

CRÉDITO AO CONSUMIDOR NOS EUA AVANÇA US\$ 29,9 BILHÕES EM SETEMBRO

O crédito ao consumidor dos Estados Unidos teve crescimento de US\$ 29,9 bilhões em setembro, informou nesta sexta-feira o Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano). Analistas ouvidos pelo Wall Street Journal previam US\$ 15,2 bilhões.

Além disso, o Fed informou que o aumento do crédito ao consumidor em agosto foi revisado, de US\$ 14,4 bilhões a US\$ 13,8 bilhões.

* Com informações da Dow Jones Newswires

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 05/11/2021

COMPROMISSOS NO LEILÃO DO 5G SOMAM R\$ 47,8 BILHÕES



Na faixa de 700 MHz, foi arrecadado R\$ 1,4 bilhão com outorga, R\$ 2,8 bilhões em compromissos, com ágio de 806% em relação ao preço mínimo (Crédito: José Cruz/Agência Brasil)

O valor de compromissos originais dos lotes arrematados no leilão do 5G fechou em R\$ 47,8 bilhões, dentro das faixas 700 MHz, 3,5 GHz, 2,3 GHz e 26 GHz. A soma é maior que o valor econômico final do certame, de R\$ 46,79 bilhões, em razão de

impostos que se sobrepõem.

Na faixa de 700 MHz, foi arrecadado R\$ 1,4 bilhão com outorga, R\$ 2,8 bilhões em compromissos, com ágio de 806% em relação ao preço mínimo. O lote foi arrematado pela Winity II, entrante no mercado.

Em relação a faixa de 3,5 GHz, com abrangência nacional (100 MHz), saíram vitoriosas as teles Claro, Vivo e TIM, já consolidadas no setor. O valor total de outorga oferecido foi de R\$ 1,35 bilhão, com R\$ 25,5 bilhões em compromissos, e ágio de 12% em relação ao preço mínimo.

Na mesma faixa, mas com abrangência regional (80 MHz), o saldo de outorga R\$ 1,9 bilhão, com R\$ 7,5 bilhões em compromissos, e ágio de 5.682% sobre o preço mínimo. Nesse caso, arremataram lotes as empresas Sercomtel, Brisanet, Consórcio 5G Sul, Cloud2U e Algar Telecom.

Já na faixa de 2,3 GHz (50 MHz), a outorga total somou R\$ 1,5 bilhão, com R\$ 5,9 bilhões em compromissos, e ágio de 267% em relação ao preço mínimo. Saíram vencedoras a Claro, a Brisanet e a Telefônica Brasil (Vivo). Na mesma faixa, mas com bloco de 40 MHz, a outorga conquistada ficou em R\$ 891 milhões, com R\$ 3,4 bilhões em compromissos, e ágio de 274%. As empresas Telefônica, TIM e Algar Telecom levaram os lotes.

Na última faixa leiloada, de 26 GHz, com abrangência nacional, a outorga final somou R\$ 291 milhões, e ágio de 0,2%. Saíram vencedoras a Claro, a Vivo e a TIM. Ainda nesta faixa, mas em blocos regionais, a outorga total ficou em R\$ 61 milhões, e ágio de 14% em relação ao preço mínimo. TIM, Algar, Fly Link e Neko foram as responsáveis por arrematar os lotes. No total da faixa de 26 GHz, os compromissos ficaram em R\$ 2,68 bilhões.

Os compromissos finais poderão ser maiores. Isso porque, do ágio de R\$ 5 bilhões nas outorgas, ainda será decidido o que irá para os cofres do Tesouro e o que será convertido para esse fim.

Entre os compromissos, está o atendimento de todas as sedes municipais com a tecnologia 5G. Dentro disso, 1.174 municípios com mais de 30 mil habitantes terão pelo menos três prestadoras. Já os outros 4.396 municípios com menos de 30 mil habitantes contarão com pelo menos uma prestadora.

Segundo a Anatel, 391 sedes municipais e 7.430 localidades serão atendidas com 4G ou tecnologia superior. Também estão entre os compromissos o oferecimento de 4G em 1.185 trechos de rodovias, totalizando 31 mil quilômetros, além da injeção de R\$ 3,2 bilhões para promoção de conectividade nas escolas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 05/11/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

MINISTRO DESTACA SURGIMENTO DE 6 NOVAS OPERADORAS DE TELEFONIA MÓVEL NO MERCADO



Quatro delas arremataram lotes no certame na quinta-feira, 4 (Imagem: Marcelo Camargo/ Agência Brasil)

O leilão da tecnologia 5G abriu portas para seis novas operadoras de telefonia móvel entrarem no mercado brasileiro.

O número foi destacado pelo ministro das Comunicações, Fábio Faria, em coletiva à imprensa sobre os resultados do certame,

finalizado nesta sexta-feira, 5.

Quatro delas arremataram lotes no certame na quinta-feira, 4: A Brisanet, o Consórcio 5G Sul, a Cloud2u e a Winity II Telecom.

Já nesta sexta, às entrantes foram a Neko Serviços de Comunicações Entretenimento e a Fly Link.

“Gera mais competição, que é sinônimo de melhores preços e melhor qualidade de serviço”, comentou o conselheiro da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Emmanoel Campelo, sobre os números.

Fonte: MoneyTimes

Data: 05/11/2021

ANATEL RETIFICA VALOR ECONÔMICO TOTAL DE LEILÃO 5G DE R\$ 46,79 BILHÕES PARA R\$ 47,2 BILHÕES

Antes, o valor econômico final divulgado para a faixa era de R\$ 3,03 bilhões

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) retificou o valor econômico final do leilão do 5G para R\$ 47,2 bilhões.

O número anunciado anteriormente era de R\$ 46,79 bilhões. O valor do ágio médio nas outorgas também foi alterado, para aproximadamente 211,7%.

Segundo a Anatel, a diferença está na contabilização de lote leiloadado na faixa de 26 GHz.

Antes, o valor econômico final divulgado para a faixa era de R\$ 3,03 bilhões, posteriormente atualizado para R\$ 3,45 bilhões.

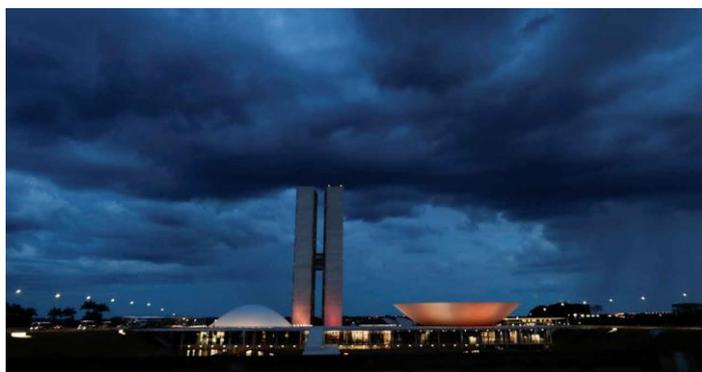
Na divulgação, com números mais detalhados, o valor de preço mínimo de outorga foi contabilizado em R\$ 2,387 bilhões, com preço final de R\$ 7,442 bilhões. Ou seja, um ágio de R\$ 5,054 bilhões.

Fonte: MoneyTimes

Data: 05/11/2021

IBOVESPA AVANÇA EM SEMANA COM PEC DOS PRECATÓRIOS, BALANÇOS E FEDERAL RESERVE

Por Reuters



O volume financeiro na bolsa nesta sexta-feira somou 31,5 bilhões de reais (Imagem: REUTERS/Ueslei Marcelino)

O Ibovespa (IBOV) fechou em alta nesta sexta-feira, assegurando um desempenho positivo na primeira semana de novembro, quando uma bateria de resultados corporativos dividiu as atenções com as negociações sobre a PEC dos Precatórios.

O movimento em praças internacionais avalizou a performance brasileira no período, com novas máximas em Wall St em meio a dados positivos da economia norte-americana, enquanto o Federal Reserve deu o primeiro passo para mudar sua política monetária, sem sobressaltos.

“Apesar de ter sido uma semana curta no Brasil, com feriado (na terça-feira), não deixou de ser intensa”, resumiu o diretor de investimentos da BS2 Asset, Mauro Orefice.

Índice de referência do mercado acionário brasileiro, o Ibovespa fechou a sexta-feira com acréscimo de 1,37%, a 104.824,23 pontos, acumulando alta de 1,28% na semana, após duas perdas semanais seguidas.



Tal desempenho também veio após quatro meses consecutivos no vermelho, em que contabilizou declínio de mais de 18%. Em 2021, o Ibovespa ainda registra queda de 11,93%.

No Brasil, a tramitação da PEC dos Precatórios, que abre espaço fiscal para um programa social que vai durar até o final de 2022, quando o presidente Jair Bolsonaro deve tentar a reeleição, adicionou volatilidade na semana.

A aprovação apertada em primeiro turno na Câmara dos Deputados trouxe receio sobre se o texto passaria na segunda votação na Casa, necessária para seguir ao Senado. Nesta sexta, porém, o presidente da Câmara buscou amenizar os ânimos.

Arthur Lira (PP-AL) garantiu que a PEC será aprovada em segundo turno na Casa, inclusive com mais votos do que na primeira votação. A previsão é de que a votação ocorra na próxima semana.

Apesar das fortes críticas na ocasião do anúncio da proposta, o mercado se resignou de que a PEC é opção possível para a adoção do chamado "Auxílio Brasil".

"Ainda é ruim, mas é o menos ruim. E com um desfecho é possível precificar o tamanho do problema", afirmou um gestor de uma empresa ligada à previdência complementar. "A incerteza em torno dessa questão deixa o tamanho do estrago em aberto."

A safra de balanços também fez preço, com a semana incluindo os números de Itaú Unibanco (ITUB4), Bradesco (BBDC4), XP (XP), Ultrapar (UGPA3), Cielo (CIEL3), Banco Inter (BIDI11), GPA (PCAR3), Embraer (EMBR3) e Mercado Livre, entre outros.

A semana ainda contou com detalhes do IPO do Nubank nos EUA, avanço na fusão de Lojas Americanas com Americanas e escolha de consórcios com PetroRio para negociações com Petrobras.

Outro foco de atenção ainda se voltou para o leilão do serviço 5G no país, promovido pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), com Telefônica Brasil, TIM e Claro conseguindo os principais lotes.

Nos Estados Unidos, o banco central anunciou na quarta-feira redução do seu programa de compra de ativos a partir deste mês, mas reiterou a visão de que a alta inflação seria transitória e provavelmente não levaria a um aumento mais rápido dos juros.

Da agenda econômica norte-americana, o destaque ficou para o final da semana, com números do mercado de trabalho corroborando perspectivas positivas para a atividade econômica dos EUA no começo do quarto trimestre.

OS DESTAQUES POSITIVOS NA SEMANA FORAM:

Banco Inter (BIDI11) (+30,06%)

Banco Inter (BIDI4) (+26,82)

Lojas Americanas (LAME4) (+25,88%).

Vale (VALE3), com queda de 10,47%

GPA (PCAR3) com perda de 9,13%.

Usiminas (USIM5) com recuo de 9,06%, foram as maiores baixas.

O volume financeiro na bolsa nesta sexta-feira somou 31,5 bilhões de reais.

Fonte: MoneyTimes

Data: 05/11/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ANP LIBERA DELIVERY E “BOMBA BRANCA” EM RESOLUÇÃO QUE ALTERA COMERCIALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Por epbr - 5 de novembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

● AO VIVO COP26 | A partir das 18h, live comandada por Gabriel Chiappini repercute todos os acontecimentos do dia na Cúpula do Clima da ONU. Inscreva-se: <https://bit.ly/3tPKAKK>

em jogo

A Diretoria da ANP aprovou nessa quinta (04/11) resolução que altera regras relativas à comercialização de combustíveis. Uma das principais mudanças é a autorização para o delivery de combustíveis, tema que gerou uma série de polêmicas e disputas judiciais.

— Pela nova regra, o delivery poderá ser exercido a partir de autorização específica da ANP. E inicialmente estará restrito à gasolina C e ao etanol hidratado.

— Poderão aderir à modalidade postos adimplentes com o Programa de Monitoramento da Qualidade da ANP (PMQC). E o delivery deverá ser feito até os limites do município onde se encontra o revendedor varejista autorizado pela ANP.

— Outra alteração promovida pela agência regulamenta a bomba branca, como proposto na Medida Provisória 1063, de agosto de 2021.

— O revendedor varejista deve informar em cada bomba o CNPJ, a razão social ou o nome fantasia do fornecedor do respectivo combustível automotivo. Caso opte por exibir marca comercial de um distribuidor e comercializar combustíveis de outros fornecedores, deverá exibir, na identificação do combustível, o nome fantasia dos fornecedores.

A nova resolução ainda promoveu as seguintes mudanças:

- Permissão aos TRRs para comercializarem gasolina C: Originalmente, os TRRs podiam comercializar somente diesel. Em 30/09/2021, a ANP aprovou a comercialização de etanol hidratado. Agora, liberou também a gasolina C;
- Preços dos combustíveis com duas casas decimais: Em até 180 dias, os preços por litro deverão ser expressos pelos postos com duas casas decimais (em vez das atuais três casas decimais) no painel de preços e nas bombas medidoras;
- Aprimoramento da base de dados de localização dos postos: Passará a ser obrigatório o envio à ANP das coordenadas georreferenciadas (GPS) do posto quando do pedido de autorização para o exercício da atividade à agência.

Não há planos de privatização, diz Petrobras A Petrobras disse que não há qualquer plano ou estudo por parte do governo, seu acionista controlador, que trate de uma possível privatização da

companhia. Foi uma resposta ao questionamento da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que abriu processo administrativo para averiguar informações sobre a venda da companhia.

— A empresa consultou os ministérios de Minas e Energia (MME) e da Economia (ME) sobre o assunto após o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) dizer que a privatização da Petrobras estava “no radar” do governo – o que levou à investigação da CVM.

— Em comunicação encaminhada em 03/11/2021 à Petrobras, o MME afirmou “não ter conhecimento da existência de qualquer decisão, ato ou fato relevante da União Federal que deva ser comunicado à Petrobras para subseqüente divulgação ao mercado”.

— Também o ME encaminhou comunicação formal informando “não haver fato relevante a ser comunicado ao mercado pela União neste momento ou recomendação de inclusão da desestatização da Petrobras no Programa de Parcerias de Investimentos e que não há estudos ou avaliações em curso que tratem do tema no âmbito da Secretária Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do ME”.

Senado quer mudar PPI O presidente da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, Otto Alencar (PSD-BA), está discutindo com governadores a criação de imposto sobre exportação de petróleo, como forma de capitalizar um fundo de equalização de preços dos combustíveis, segundo o Valor. Ainda indicou que pode colocar em votação, no colegiado, projetos que forcem uma mudança na política de preços da Petrobras.

— “A maior parte dos custos de produção de petróleo, talvez uns 70%, é realizada em real. E sobre esta parte não deve incidir a variação cambial do dólar. O custo do refino, cerca de 90%, também é realizado em real, não sofrendo impacto com a variação do dólar”, disse Alencar.

— A discussão no Senado começou depois que a Câmara dos Deputados aprovou um projeto que muda a cobrança de ICMS sobre os combustíveis, o que desagradou governadores.

— Há ao menos dois projetos no Senado para derrubar a política de Preços de Paridade de Importação (PPI). Um é de autoria do senador Jader Barbalho (MDB/PA), que determina que a Petrobras fique “proibida de vincular os preços dos combustíveis derivados de petróleo, como o óleo diesel, a gasolina e o gás natural, à cotação do dólar e ao preço internacional do barril de petróleo”.

— O senador Rogério Carvalho (PT/SE) também protocolou proposta que muda o PPI, mas seu texto estabelece que o Poder Executivo regulamentará a utilização de bandas para definir limites para a variação de preços. Neste sentido, o governo também definirá a frequência dos reajustes e mecanismos de compensação.

Petrobras se defende dos preços dos combustíveis em campanha publicitária Criticada pela alta dos preços, a Petrobras recorreu a uma campanha publicitária de peso, inclusive no horário nobre da TV, na tentativa de se defender.

— Na propaganda, a companhia alega ser responsável por apenas uma das cinco parcelas do preço final da gasolina no país e que recebe, hoje, R\$ 2,33 pelo litro do derivado. Valor

Carvão na COP26 Mais de 40 países assumiram novos compromissos nessa quinta (4/11) na COP26 para eliminar a energia a carvão, incluindo Canadá, Chile, Cingapura, Coréia do Sul, Egito, Espanha, Nepal, Polônia, Vietnã e Ucrânia. Brasil, EUA, Austrália, China e Índia não assinaram, e o plano fica aquém da ambição inicial da presidência da conferência.

— Os países que assinaram o pacto pretendem interromper o uso da geração de energia a carvão nas décadas de 2030 e 2040 e concordaram em encerrar os investimentos no setor tanto no mercado interno quanto no exterior.



— Dedicado ao tema energia, o quinto dia da COP26 foi marcado também pelo compromisso dos principais bancos internacionais de encerrar efetivamente todo o financiamento público internacional de novas usinas de carvão até o final de 2021.

3R Petroleum precifica ação de oferta pública O Conselho de Administração da 3R Petroleum aprovou o preço por ação de R\$ 33,00 para a oferta de ações da petroleira.

— O CA ainda aprovou o efetivo aumento do capital social da companhia no montante total de R\$ 2.168.100.000,00, mediante a emissão de 65.700.000 novas ações ordinárias, nominativas, escriturais e sem valor nominal.

— No âmbito da oferta secundária, foram alienadas 7.300.000 ações de emissão da companhia e de titularidade dos acionistas vendedores no montante total de R\$ 240.900.000. O montante total da oferta é de R\$ 2.409.000.000,00.

— As ações emitidas no âmbito da oferta passarão a ser negociadas na B3 a partir de 8 de novembro, e a liquidação física e financeira ocorrerá no dia 9 de novembro.

Produção nacional de petróleo sobe A produção nacional de petróleo e gás natural em setembro totalizou 3,840 MMboe/d, sendo 3,001 MMbbl/d de petróleo e 133 MMm³/d de gás natural. Houve aumento de 0,1% na produção de petróleo em comparação com o mês anterior e de 3,2% em comparação com setembro de 2020. Já no gás natural houve redução de 2,4% em comparação com o mês anterior e aumento de 6,5% se comparado a setembro de 2020.

— Os dados estão disponíveis no Boletim Mensal da Produção de Petróleo e Gás Natural do mês de setembro de 2021, publicado nessa quinta (4/11) pela ANP.

— A produção do pré-sal em setembro totalizou 2,845 MMboe/d, sendo 2,255 MMbbl/d de petróleo e 93,8 MMm³/d de gás natural. Foi o maior registro histórico de produção mensal no pré-sal, tanto em termos absolutos quanto em percentual de participação na produção total do país.

— Houve aumento de 2,9% em relação ao mês anterior e de 10% se comparada ao mesmo mês de 2020. A produção do pré-sal teve origem em 130 poços e correspondeu a 74,1% do total produzido no Brasil.

— Tupi (ex-Lula), no pré-sal da Bacia de Santos, permaneceu como o maior campo produtor de petróleo e gás natural, registrando 948 Mbbl/d de petróleo e 43,1 MMm³/d de gás natural.

— Búzios, também no pré-sal de Santos, produziu 709,697 Mboe/d em setembro, sendo 566,196 Mbbl/d de petróleo e 22,815 MMm³ de gás natural. A partir deste mês, a produção do campo passou a ser atribuída a dois contratos distintos, um de cessão onerosa e outro de partilha, oriundo da primeira Rodada de Licitações dos Volumes de Excedentes da Cessão Onerosa.

Petróleo cai, em dia volátil Em sessão volátil, o petróleo registrou nova queda nessa quinta (4/11). O dia foi marcado pela decisão da Opep+ de elevar a oferta em 400 mil barris por dia, reafirmando acordo anterior sobre o assunto, mesmo após os EUA terem pressionado por uma alta maior a fim de conter os preços.

— O Brent para janeiro caiu 1,77% (-US\$ 1,45), a US\$ 80,54 o barril, e o WTI para dezembro fechou em baixa de 2,54% (-US\$ 2,05), em US\$ 78,81 o barril. Estadão

Diversidade de fontes impediu apagão, diz Albuquerque O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, afirmou, em entrevista à CNN, que a diversidade de fontes de energia no Brasil impediu um racionamento.



— “O Brasil tem uma abundância e diversidade de fontes de energia”, afirmou. De acordo com o ministro, toda essa variedade é considerada pelo país, especialmente as renováveis. “Nós não podemos ficar dependentes apenas de uma fonte”, disse.

— Em entrevista exclusiva à epbr, o ministro falou dos planos do governo sobre energia nuclear, eólicas offshore, produção de hidrogênio verde e expansão da geração termelétrica.

Aneel cobra plano de recuperação de distribuidora de energia de Roraima A situação das contas da distribuidora Roraima Energia, responsável por abastecer Boa Vista e o interior do estado, levou a Aneel a enviar um ofício para o presidente da companhia, o ex-ministro de Minas e Energia Márcio Zimmermann, para cobrar um “plano de resultados” sobre as contas da concessão, ao constatar que “a situação econômico-financeira da concessionária é preocupante”.

— Até dezembro do ano passado, o endividamento líquido da empresa chegava a R\$ 877 milhões. O problema não é a dívida em si, mas como quitá-la.

— No fim de 2020, a empresa fechou com resultado negativo de R\$ 68 milhões. O cenário levou a área técnica da Aneel a alertar que a situação “pode implicar a perda das condições econômicas” da concessão, que desde 2018 saiu das mãos da Eletrobras e passou a ser comandada pela empresa privada Oliveira Energia. Estadão

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 05/11/2021*

DIÁRIOS DA COP26: CLIMA TEM QUE INCORPORAR DIMENSÕES DE CLASSE, ETNIA E GÊNERO

Por Nayara Machado - 5 de novembro de 2021 - Em Agendas da COP26, Diálogos da Transição,

Editada por Nayara Machado
nayara.machado@epbr.com.br

“É preciso humanizar o setor energético”, diz Fátima Bezerra, governadora do Rio Grande do Norte. Ela participou na quinta (4) de painel sobre transição justa no Nordeste Brasileiro, promovido pelo Brazil Climate Action Hub, espaço da sociedade civil na COP26.

“A produção e consumo de energia a partir de fontes renováveis é um aspecto importante da transição energética, mas o acesso a energia também é relevante. Por isso a necessidade de se falar em transição justa”.

Segundo a governadora, a transição energética deve ter como base o enfrentamento às mudanças climáticas como parte de um modelo de superação da miséria e das condições de vida precárias.

Além disso, a discussão sobre clima tem que incorporar as dimensões de classe, etnia e gênero.

“Os danos socioambientais, ainda que generalizados, impactam de forma diferente as pessoas negras, indígenas e outras parcelas da população já vulnerabilizadas por questões socioeconômicas, raciais e de gênero”, explica.

Ela lembra que o cruzamento entre justiça racial e ambiental marca a vida da população negra e indígena, que já lideram os índices de pobreza, desemprego e violência no Brasil.

“Por isso, qualquer política que não considere os impactos do racismo estrutural será falha e insuficiente”.

Uma amostra disso, ela argumenta, são os crescentes aumentos na tarifa de energia no Brasil, embora o país tenha uma das matrizes mais limpas e baratas.

“É uma contradição. Apenas em 2021, já ultrapassamos 30% de aumento na conta de luz. Para o ano de 2022, a previsão de reajuste é de mais de 17% ao ano”.



Nos cenários de secas, queimadas e enchentes atípicas, populações tradicionais da Amazônia ficam em situação de alta vulnerabilidade social e econômica - Foto: Joel Rosa/Amazônia Real

Acesso a energia

Relatório mais recente do Banco Mundial mostra que em 2019 — antes da pandemia de coronavírus e das consequentes crises econômicas — mais de 700 milhões de pessoas ainda não tinham acesso a energia elétrica no

mundo.

Não é o caso do Brasil, onde a universalização da energia está avançada e o sistema energético é majoritariamente renovável. Mas as últimas crises hídricas e energéticas estão mudando o perfil da matriz e o consumo de energia (não só elétrica) dos brasileiros:

Já um estudo publicado em junho pela Agência Internacional de Energia Renovável (IRENA, em inglês) alerta que, na taxa de progresso atual, o mundo não está no caminho para atingir nenhuma das metas do ODS 7 — assegurar o acesso universal, confiável, moderno e a preços acessíveis a serviços de energia. Veja aqui

O cenário piora em países mais vulneráveis e aqueles que já estavam atrasados.

“Embora o número de pessoas sem acesso à eletricidade tenha caído de 1,2 bilhão globalmente em 2010 para 759 milhões em 2019, o fato lamentável é que os ganhos no acesso à energia estão sendo revertidos na esteira da pandemia COVID-19”, diz a agência.

A probabilidade, segundo os analistas, é que o número de pessoas sem acesso à eletricidade tenha aumentado em 2020, tornando os serviços básicos de eletricidade inacessíveis para até 30 milhões de pessoas que antes tinham acesso.

Greenwash e educação climática

Esta sexta (5) foi dia de jovens líderes do clima se reunirem em Glasgow exigindo ações necessárias para prevenir mudanças climáticas catastróficas.

O dia foi co-presidido por YOUNGO, o constituinte oficial das crianças e jovens da UNFCCC, que apresentou a declaração da Posição Global da Juventude COY16.

As prioridades incluem ações sobre finanças climáticas, mobilidade e transporte, além de conservação e proteção da vida selvagem.

Tanto hoje, quanto amanhã, estão previstos protestos em Glasgow e em outras partes do mundo.

Na cidade escocesa que sedia a COP26, os protestos vão incluir diferentes grupos e comunidades, desde sindicatos grevistas a trabalhadores agrícolas, além de crianças em idade escolar.

A marcha de hoje culminou com um discurso de Greta Thunberg chamando de “greenwash e palavras vazias” os discursos dos líderes na COP.



Enquanto isso... o Reino Unido anunciou seu projeto de estratégia de Sustentabilidade e Mudanças Climáticas para equipar e capacitar os jovens para conduzir o futuro da ação climática.

Inclui a introdução de um Currículo Modelo de Ciências Primárias, para incluir uma ênfase na natureza e no reconhecimento das espécies, apoiando os alunos mais novos no desenvolvimento de habilidades de conservação.

Ministros da Educação de todo o mundo também se comprometeram a fazer o mesmo com nações como Coréia do Sul, Albânia e Serra Leoa, comprometendo-se a colocar a mudança climática no centro de seus currículos.

O Reino Unido também anunciou um novo subsídio de pesquisa de £ 85.000 para apoiar o Centro de Monitoramento de Deslocamento Interno para produzir melhores informações sobre as necessidades de educação de crianças refugiadas e permitir uma resposta internacional mais eficaz.

Sobre a semana no Brasil

Mercado de carbono. Uma nova versão do PL 528/2021, deve ser apresentada nos próximos dias por Carla Zambelli (PSL/SP), que será relatora da matéria no plenário. O PL está na pauta da semana que vem.

A versão mais recente do texto, de 4 de novembro, ainda preocupa agentes do mercado, por falta de clareza quanto ao prazo de implementação. A proposta vincula a regulação nacional ao que pode ser decidido sobre o Artigo 6 do Acordo de Paris.

Setor privado discorda e argumenta que o mercado brasileiro precisa ser regulamentado independente das negociações da COP26 — até pelo risco de não se chegar a um acordo até o fim da conferência.

Conversamos sobre isso na quinta (5), com Agnes da Costa, chefe da Assessoria Especial em Assuntos Regulatórios do MME. A pasta estuda “acoplar” o setor elétrico no mercado nacional. Assista no YouTube

Outros projetos no Congresso Nacional. Na quarta (3), o Senado aprovou o projeto de lei 6.539/2019 que atualiza a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC) ao contexto do Acordo de Paris. A matéria segue para a Câmara dos Deputados. Congresso em Foco

Também na quarta, o projeto que pretende criar um marco legal para o biogás, biometano e coprodutos associados foi protocolado na Câmara. Veja a íntegra do texto (.pdf)

O PL 3865/2021, do deputado Arnaldo Jardim (Cidadania/SP), cria o Programa de Incentivo à Produção e ao Aproveitamento de Biogás, de Biometano e de Coprodutos Associados – PIBB com uma série de benefícios e subsídios ao setor.

Segundo a ABiogás, o marco abre a possibilidade de fomentos direcionados para o biogás, com atração de investimentos e dando competitividade ao setor.

‘Plano verde’. Já nesta sexta (5), o governo publicou a minuta do projeto de lei que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima e o Comitê Interministerial sobre a Mudança do Clima e o Crescimento Verde.

A criação, que na verdade é uma renomeação, do comitê foi anunciada na semana passada, como parte do Programa Nacional de Crescimento Verde para oferecer financiamentos e subsídios a projetos e atividades econômicas sustentáveis.

Sem explicar como, o governo diz que a iniciativa vai priorizar a concessão de licenças ambientais e gerar os chamados “empregos verdes”, com objetivo de neutralizar a emissão de carbono pelo país até 2050. Veja o despacho publicado hoje no DOU

Menos para o clima. Levantamento da BBC News Brasil mostrou que o governo de Jair Bolsonaro cortou em 93% os gastos para estudos e projetos de mitigação e adaptação às mudanças climáticas nos três primeiros anos da sua gestão quando comparado com os três anos anteriores.

Os constam do Sistema Integrado de Orçamento do Governo Federal (Siop). Entre janeiro de 2016 e dezembro de 2018, os investimentos nessa área foram de R\$ 31,1 milhões. Na gestão Bolsonaro, porém, os gastos foram de apenas R\$ 2,1 milhões.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/11/2021

PETRORIO NA FRENTE PARA LEVAR ALBACORA E ALBACORA LESTE

Por epbr - 5 de novembro de 2021 - Em Mercado, Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética, Projetos

A PetroRio anunciou nesta sexta (5/11) que, em consórcio com a CObra, foi escolhida pela Petrobras para participar de negociações exclusivas para os termos finais de compra e venda dos campos de Albacora e Albacora Leste, em águas profundas da Bacia de Campos.

Em setembro, a Petrobras anunciou que recebeu ofertas dos consórcios PetroRio e Cobra e EIG Global Energies Partners, Enauta e 3R Petroleum para o processo de desinvestimento. A estatal estima que as propostas podem superar US\$ 4 bilhões para ambos os campos.

“A companhia está analisando-as conforme os critérios de avaliação deste projeto, levando em consideração todas as componentes de valor e demais condições refletidas nas ofertas, incluindo pagamentos firmes, contingentes e outras condições contratuais relevantes”, afirmou a empresa em nota à imprensa.

A Petrobras anunciou em setembro do ano passado sua intenção de vender 100% da sua participação nos campos de Albacora e Albacora Leste. A empresa estima que os dois campos tenham produzido, respectivamente, 43 Mboe/d e 34 Mboe/d de um volume total de 4,4 Bbbl e 3,8 Bbbl.

Campos maduros produzindo desde anos 80

O campo de Albacora começou a produzir em 1987 e a venda inclui duas plataformas de produção e processamento, a semissubmersível P-25 e o FPSO P-31.

Albacora Leste começou a produzir em 2006 a partir do FPSO P-50, que ficou marcada como a plataforma da autossuficiência do Brasil em petróleo.

Os dois campos serão vendidos com as infraestruturas de produção e escoamento

A Repsol possui participação de 10% no campo de Albacora.

Em maio, anunciou descoberta de óleo leve em cerca de 214 metros de reservatórios no prospecto de Forno, no campo de Albacora. A estatal comprovou a existência dos reservatórios a partir de testes realizados a partir de 4.630 m de profundidade.

A Petrobras chegou a programar um Teste de Longa Duração (TLD) para o poço de Forno, que seria feito pelo FPSO Cidade de Rio das Ostras.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/11/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO REDUZ EM 10% TARIFAS DE IMPORTAÇÃO ATÉ FIM DE 2022. GUEDES DIZ QUE MEDIDA ALIVIA INFLAÇÃO

Corte atinge 87% de todo o universo tarifário brasileiro. A pedido da Argentina, setores sensíveis do Mercosul, como automóveis e têxteis, ficam de fora

Por *Eliane Oliveira, Gabriel Shinohara e Raphaela Ribas*



O ministro da Economia, Paulo Guedes, quer acelerar o processo de abertura comercial no Brasil. Foto: Isac Nóbrega/PR / Agência O Globo

BRASÍLIA E RIO — O governo brasileiro decidiu reduzir em 10% as alíquotas de importação de 87% do universo tarifário, ou seja, do total de itens tributados com o imposto de importação. A medida foi tomada sob a alegação de que a abertura do mercado para esses produtos é importante em um momento

de pandemia de Covid-19.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o corte unilateral de 10% nas tarifas de importação do Brasil vai abrir caminho para um choque de oferta para moderar a inflação.

— Num momento como o atual, em que nós temos pressão inflacionária forte na economia brasileira, gostaríamos de dar um choque de oferta, facilitando a entrada de importações para dar uma moderação nos reajustes de preços. É um momento ideal para fazer abertura, ainda que tímida, da economia — disse o ministro, pouco antes do anúncio da medida, na III Conferência de Comércio Internacional e Serviços do Mercosul, promovida pela Confederação Nacional do Comércio (CNC).

Segundo nota conjunta dos ministérios da Economia e das Relações Exteriores, as alíquotas serão reduzidas, temporariamente, em caráter excepcional, até 31 de dezembro de 2022. O impacto fiscal da redução é de R\$ 3 bilhões.

O ministério da Economia estima que a medida deve diminuir o nível de preços em 0,3% no longo prazo. Além disso, há expectativa de aumento de R\$ 246 bilhões no PIB até 2040.

A redução tarifária só valerá para o Brasil. A pedido da Argentina, foram excluídos itens considerados sensíveis para a indústria do país, como automóveis, autopeças, laticínios, têxteis, pêssegos e brinquedos. Também ficaram de fora produtos que se encontram em regimes de exceção no Mercosul, como bens de capital.

O secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais, Roberto Fendt, ressaltou que o governo não fez nada que já não estivesse acordado com os parceiros do Mercosul. Para que a redução se torne permanente ainda neste ano, como é a expectativa do governo, o país ainda está negociando com o Uruguai.



— Nossa expectativa é que tão logo possamos chegar a um consenso com o Uruguai, transformaremos a medida em medida permanente, exceto aqueles regimes especiais que tenhamos acordado anteriormente com Paraguai e Argentina. Nosso objetivo com isso é modernizar o Mercosul — apontou.

Segundo o secretário, a redução antecipa esse entendimento entre os países do bloco, mas não pode ser feita na TEC porque o Uruguai tem outras questões, como a defesa da negociação individual de acordos comerciais com países terceiros.

— O Uruguai é extremamente favorável à redução de 10% na TEC e uma vez acertado esse outro tema que não tem nada a ver com esses 10% que estamos implementado hoje, já teremos condições para a medida permanente, que é o objetivo desses quatro países — disse.

O texto destaca que a queda das tarifas atende a “uma situação de urgência trazida pela pandemia de Covid-19 e pela necessidade de poder contar, de forma imediata, com instrumento que possa contribuir para aliviar seus efeitos negativos sobre a vida e a saúde de população brasileira”.

A decisão foi tomada nesta sexta-feira pelo Comitê Executivo da Câmara de Comércio Exterior (Camex). Ao GLOBO, o embaixador da Argentina no Brasil, Daniel Scioli, disse ter sido informado sobre a redução das alíquotas na quinta-feira, véspera do anúncio da medida.

— Saiu tudo exatamente como foi acertado com a Argentina, inclusive as exclusões — afirmou Scioli.

Esta foi a segunda rodada de redução de tarifas de importação do governo Bolsonaro. Em março deste ano, foi anunciado o corte de 10% nas alíquotas de produtos como celulares, computadores e máquinas e equipamentos usados pela indústria, como forma de acelerar o processo de abertura comercial prometido pelo ministro da Economia, Paulo Guedes. Mercosul não foi afetado.

Ao mesmo tempo, o governo quer reduzir novamente em 10% — e já conseguiu a concordância dos sócios do Mercosul, apesar da resistência inicial dos argentinos — as alíquotas da Tarifa Externa Comum (TEC), usada no comércio com países que não fazem parte do bloco. Por isso espera que a alíquota menor seja permanente e atinja os demais integrantes da união aduaneira.

Lucas Ferraz, secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, ressaltou que esse é um primeiro passo e o governo quer avançar mais nas reduções.

— A reforma da TEC não termina nesse anúncio, continuará no próximo ano de governo. Ela foi feita de forma previsível, gradual e em diálogo com o setor privado. É um pequeno passo — pontuou.

Redução tarifária pode ter impacto em acordo com UE

A redução tarifária anunciada nesta sexta-feira poderá ter impacto positivo no compromisso firmado entre o Mercosul e a União Europeia antes da pandemia, que ficou parado pela crise econômica mundial e também sofreu com o registro de crescimento no desmatamento no Brasil, que repercutiu mal no exterior.

A economista da CNC, Izis Ferreira, explica que há propostas de reduções de tarifas no acordo entre os blocos, mas sobretudo há previsão de redução de barreiras não tarifárias. Por exemplo, exigências muito específicas de uma região como um determinado selo.

Para ela, a adesão dos países do Mercosul ao acordo com a União Europeia. Na Europa, contudo, há resistência de alguns, como Holanda, Polônia e França.

— Nestes lugares, a agropecuária é forte e eles temem perder com a concorrência que se abre com a entrada dos países do Mercosul — destaca Izis.



Jair Bolsonaro, que assumiu hoje a presidência pró-tempore do Mercosul, mostra-se um pouco inquieto durante o discurso de seu colega Alberto Fernández, da Argentina Foto: Reprodução

Entre as reduções tarifárias, o acordo entre os blocos prevê no comércio de bens que 92% da importações da União Europeia originárias do Mercosul estarão livres das tarifas por até 10 anos. Já a eliminação tarifária pelo Mercosul para os importados da UE terá a cobertura de

72% dos produtos no mesmo período.

Para o presidente da CNC, José Roberto Tadros, a parceria facilitará o acesso a bens, serviços e investimentos dos dois lados:

— Acreditamos no benefício de ambas as partes com esse acordo, com um aumento significativo do fluxo comercial.

Para dentro do Mercosul, o ministro da Economia, Paulo Guedes, reforça que a redução em 10% na TEC pode ser benéfica para todos os integrantes do bloco:

— Nós compreendemos, queremos ajudar os argentinos que também estão em um momento difícil de negociação. Por outro lado, eles nos apoiam compreendendo que é um momento importante para um passo inicial de abertura da economia brasileira.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/11/2021*

CORREIOS: 'NÃO DÁ MAIS PARA TER UMA ESTATAL INCHADA, QUE TODO ANO TEM GREVE', DIZ FÁBIO FÁRIA

Em entrevista ao GLOBO, Faria calcula um prazo de seis meses entre a aprovação pelo Senado e o leilão

Por Manoel Ventura



O ministro Fábio Farias na abertura do leilão de 5G Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro das Comunicações, Fábio Faria, afirma que a privatização dos Correios precisa ser votada no Senado ainda neste mês para que a operação seja concretizada no próximo ano, como prevê o governo.

Entrevista: 'Vai ser uma briga das teles para ver quem é a primeira', diz Fábio Faria sobre resultado

do leilão do 5G

Em entrevista ao GLOBO, Faria calcula um prazo de seis meses entre a aprovação pelo Senado e o leilão. Por isso, o projeto precisa ser aprovado neste ano para que a privatização seja feita antes do auge do período eleitoral, no segundo semestre.



A privatização dos Correios sofre resistências no Senado, mas já passou na Câmara. O governo prevê vender 100% da empresa, mas com obrigação de manter a entrega de cartas e correspondências em todo o país. Para Faria, a privatização é necessária.

— Eu fico muito preocupado de a gente jogar fora uma oportunidade única. Hoje as empresas de entrega estão muito modernas. Não dá mais para ter uma estatal inchada assim, que todo ano tem greve. Não teve greve esse ano porque estamos discutindo privatização. No ano passado teve greve de 35 dias. Nos últimos 10 anos houve 12 greves — diz o ministro.

O ministro diz que a empresa ainda tem “filé e osso”, mas isso pode mudar.

— Se a gente deixar de discutir isso agora, não aprovar, for discutir daqui a três anos, pode até tentar privatizar e ninguém comprar. Vai virar uma empresa com caixa altamente deficitário apenas com o osso. Hoje ela tem o filé e o osso — afirma.

Faria reforça o prazo para aprovação neste mês, mas não vê problemas no Tribunal de Contas da União, onde a privatização da Eletrobras sofre resistência.

— A gente tem um deadline até o final de novembro. A proximidade com as eleições atrapalha muito. Eu tenho conversado muito com os senadores. Depois disso, são seis meses para o leilão. Mas, se virar o ano, acabou. Se virar o ano sem votar, não consegue fazer a privatização — afirma.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/11/2021

VOLKSWAGEN ANUNCIA NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS DE R\$ 7 BILHÕES NA AMÉRICA LATINA

Montadora alemã terá nova família de carros de entrada e vai investir em veículos híbridos flexíveis

Por João Sorima Neto

SÃO PAULO - A montadora alemã Volkswagen anunciou um novo ciclo de investimentos na América latina que totaliza R\$ 7 bilhões de 2022 até 2026. O presidente da Volks para a América Latina, Pablo di Si, não detalhou quanto cada país vai receber, mas o Brasil, com quatro fábricas da marca, deverá receber parte significativa desse investimento. No ciclo anterior, que terminou em 2020, a montadora também investiu R\$ 7 bilhões e lançou vinte produtos, sendo cinco SUVs.

— A América Latina é um importante mercado para a Volkswagen. Nos últimos dois anos, alcançamos uma boa posição na região por meio de um programa de reestruturação bastante consistente.

E completou:

— Estamos agora conduzindo a implementação da nossa estratégia Accelerate com um grande programa de investimentos, fortalecendo nossa posição competitiva na região e nos preparando assim para atingir uma lucratividade sustentável — disse o presidente global da Volkswagen Ralf Brandstätter.

A montadora anunciou que vai investir em uma nova família de carros compactos de entrada e em veículos híbridos flexíveis. A fabricante informou ainda que, depois de quatro décadas, o Gol, um dos modelos mais vendidos da Volkswagen, deixará de ser fabricado no Brasil.

Di Si afirmou que a eletrificação total dos veículos ainda demora, mas no curto prazo é possível aproveitar o que cada país tem de melhor em termos de redução de emissões de gases de efeito estufa, como etanol brasileiro.



Estes veículos poderão ser exportados para regiões do mundo onde haja etanol. Di Si classificou como "jabuticaba for export" a estratégia de vender carros híbridos, que também são movidos a etanol, ao exterior.

— Não é fácil eletrificar um continente como é o Brasil. Então porque não pegar o que há de melhor que cada país tem para reduzir emissões de CO2? O etanol ajuda a reduzir em até 90% essas emissões — disse Di Si, lembrando que serão ampliados os investimentos no Centro de Pesquisa e Desenvolvimento de Biocombustíveis, no Brasil.

Ele afirmou que a construção de uma unidade apenas para fabricação de veículos elétricos na região demandaria bilhões de euros e que não enxerga essa possibilidade no curto prazo.

A Volkswagen anunciou a chegada do Polo Track, que será lançado em 2023, e terá uma família de três ou quatro veículos. O veículo será produzido na fábrica de Taubaté, em São Paulo. Di Si não revelou quantos novos veículos serão lançados em 2022.

O novo ciclo de investimentos engloba tanto veículos comerciais quanto de passageiros. Além dos veículos de entrada, serão lançadas picapes e SUVs, categoria que cresceu exponencialmente na região. Ele afirmou que embora o gosto do consumidor esteja indo para SUVs, que são mais caros e mais lucrativos para as montadoras, os compactos não deverão desaparecer nos próximos dez anos.

— Continuará sendo um segmento relevante, com percentual menor de participação, mas ainda com volume interessante — disse Di Si.

Além de novos produtos a Volks está acelerando sua transformação numa fornecedora de mobilidade sustentável orientada por software. A nova geração de sistema de informação e entretenimento da montadora — o VW Play — permitirá aos motoristas expandirem a conectividade para fora de seus veículos, por exemplo. Também serão ampliados os investimentos no Centro de Pesquisa e Desenvolvimento de Biocombustíveis, no Brasil

A Volks anunciou que terminará o ano de 2021 com lucro na América Latina, pela primeira vez em muitos anos. Di Si afirmou que o lucro é resultado de um série de fatores, como lançamento de novos produtos, redução de custos. Ele disse que mesmo com a falta de componentes que atingiu a indústria automobilística, a lucratividade da empresa na região é sustentável.

— A virada não veio de uma só área. É preciso ter produtos, reduzir custos, os acordos que fizemos com os sindicatos de trabalhadores também contribuíram. Os custos de commodities e logística não vão continuar subindo — disse Di Si.

Para Antônio Jorge Martins, coordenador acadêmico dos Cursos Automotivos da Fundação Getúlio Vargas (FGV), o anúncio de um investimento bilionário da Volks na América Latina mostra uma estratégia diferente da Ford.

Ele avalia que com quatro fábricas no Brasil e as duas na Argentina, a montadora fortalece sua estrutura para atender países da região. No ano passado, a montadora teve crescimento de vendas em países da região. No Uruguai, por exemplo, a Volks alcançou a liderança de market share com 15,17%.

— É uma região importante, mas alguns países têm mercado menor. Com esse investimento, a Volks fortalece suas fábricas no Brasil e Argentina para atender a região. Diferente da estratégia Ford que vai abastecer o país com carros importados — disse Martins.

GUEDES DIZ QUE HOVE 'MUITO BARULHO' POR ERRO DE 50 MIL VAGAS E QUE ISSO NÃO MUDA RESULTADO DO CAGED

Ministro participou virtualmente de evento para debater a retomada do acordo entre Mercosul e União Europeia

Por *Raphaella Ribas*



Ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: ADRIANO MACHADO / REUTERS

RIO - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse em um evento nesta manhã que houve muito barulho por causa de um erro de cálculo de cerca de 50 mil vagas no saldo de empregos do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged). Segundo ele, a diferença não muda o resultado de 3 milhões de empregos gerados.

— Nós protegemos 11 milhões de empregos no mercado formal, com um saldo líquido de criação de empregos. Houve muito barulho a respeito de um erro de 50 mil, que é bastante, dos empregos que foram, aparentemente, reportados equivocadamente ao Caged, mas o fato é de quem criou três milhões de empregos não há mudança do ponto de vista qualitativo.

Guedes disse que pode ter sido erro do Caged mas não do governo.

— São informações que vem do setor privado — pontuou o ministro ao participar virtualmente de um evento para debater a retomada do acordo entre Mercosul e União Europeia, promovido pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), que teve ainda a presença do vice-presidente Hamilton Mourão e autoridades, no Centro do Rio.

Uma das polêmicas da pandemia é a constante disparidade dos dados do Caged e do IBGE sobre vagas e número de desempregados, divulgadas todos os meses. Além das divergências na metodologia, a principal diferença é que o instituto considera os informais também.

Há alguns meses, o ministro criticou a forma de apuração na pandemia, feita por telefone, e disse que o IBGE ainda estava na idade da pedra, se referindo ao fato de estar defasado nas suas informações.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 05/11/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASIL PODE SE TORNAR UM 'HUB DE INOVAÇÃO' COM 5G, DIZ MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES

Fábio Faria diz que nova tecnologia vai produzir impacto positivo no PIB

Por *Andreza Matais e Felipe Frazão, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O ministro das Comunicações, Fábio Faria, diz que o leilão do 5G permitirá ao Brasil se preparar para se tornar um "hub de inovação" na América Latina. Em entrevista ao Estadão, o ministro afirma que a tecnologia vai impactar gradualmente o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) a partir do ano que vem. O primeiro setor impactado, segundo ele, será o agronegócio. "Temos que parar para pensar, a partir do próximo ano, para rever o nosso PIB. O agronegócio a

gente estima que cresça pelo menos 10% com o 5G. Se crescer, a gente vai colocar 2,6% do PIB, só no agro, sem falar mineração, portos e aeroportos, educação, segurança”, diz ele.

Faria afirma que o 5G não sofrerá atrasos de implantação nas capitais em 2022, embora reconheça que as operadoras escolherão bairros ricos primeiro. Faria alerta que a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) vai cassar as teles que não realizarem os investimentos de expansão da rede no cronograma estabelecido. Ele diz que o consumidor não terá aumento de tarifa nos pacotes de serviços de telefonia móvel e prevê mais crescimento de operadoras regionais.

O ministro avisa que o governo possui alternativas para pagar os R\$ 400 de Auxílio Brasil, trunfo eleitoral do presidente Jair Bolsonaro para substituir o Bolsa Família. Entre elas, estão abrir crédito extraordinário ou editar um decreto de calamidade, caso a PEC dos precatórios não vá adiante. Ele admite riscos na reversão de votos da oposição na Câmara, mas afirma que os parlamentares é que ficarão sem recursos para emendas de relator-geral, RP-9, a base do orçamento secreto.



Fábio Faria, ministro das Comunicações de Jair Bolsonaro Foto: Dida Sampaio/ Estadão

O leilão do 5G demorou bastante a ser realizado. Que prejuízos o Brasil pode ter com isso?

Muitos países já têm a tecnologia, mas o Brasil será o primeiro da América Latina. Isso nos dá uma dianteira importante. Fizemos em tempo recorde, em 15 meses colocamos o leilão em pé. Fizemos lei geral das antenas, projeto de lei de internet das

coisas, convidamos os ministros do TCU para as viagens. Foi um misto de política com técnica que deu certo. Estamos atrasados pelo que estava no passado, ninguém acreditava que o leilão ia sair. Outros governos não priorizaram a internet. O Fust só era usado para fazer superávit primário. O Brasil herdou uma herança de quase 50 milhões de pessoas sem internet. O leilão 5G não arrecadatório vai fazer com que a gente garanta esses investimentos, porque 80% dos valores serão destinados às obrigações que a gente colocou. Isso é bem relevante porque o governo prefere arrecadar.

Temos hoje poucas empresas com abrangência nacional e agora surgiram outra.

Foi uma surpresa. Quando vimos os 15 proponentes, ficamos com a impressão de que pudesse surgir uma nova tele grande e realmente aconteceu com a Winity, do fundo Pátria Investimentos. Outra surpresa são as regionais, como a Brisanet, do Nordeste. O mercado vai ampliar.

O 5G vai se refletir em custos maiores para os consumidores ou essa ampliação da disputa no mercado vai compensar?

Não houve aumento de tarifas em nenhum país por causa do 5G. Há uma economia, o consumo é menor, a antena é menor, a implementação é mais barata e as teles ganham muito dinheiro. O foco do 4G eram as pessoas, lugares populosos. Com o 5G eles ganham dinheiro conectando coisa com coisa. Eles vão para o agronegócio, para o setor de mineração, para os portos e aeroportos. Há um foco grande na indústria. Então o valor, para o cliente normal, para nós brasileiros, não vai ter aumento de tarifa, não.

O governo espera uma área de cobertura 5G maior?

Muito maior, por vários aspectos. O leilão do 4G obrigava a cobertura de 80%% das cidades, agora ampliamos para 95%. No 4G grandes antenas, em Estados montanhosos, como Rio de Janeiro e Espírito Santo, ficava muito complicado. Temos um Brasil cheio de sombras no 4G. No 5G terá fibra ótica passando. Vai ter fibra na frente das escolas, de hospitais. A cobertura será muito maior e para a Anatel, que vai ficar monitorando, será muito mais fácil. Cuidamos de que



todas as estradas federais tenham cobertura, porque o 5G precisa conectar a cadeia produtiva, o escoamento da produção. Uma lavoura de frutas, a fazenda com máquinas ligadas umas às outras, mas quando o caminhão ia para a estrada a empresa perdia a conexão. E no 5G ela poderá monitorar tudo até a chegada no porto e na casa dos clientes.

Historicamente as teles tiveram problemas em executar os investimentos de expansão das redes. Como garantir que os investimentos comprometidos no leilão serão de fato realizados?

Se o leilão fosse arrecadatório, entrariam, vamos supor, R\$ 50 bilhões no caixa do governo e as obrigações viram desejo do governo. Hoje é o ministro Paulo Guedes na Economia, eu sou o das Comunicações. Ano que vem podem ser outros, pode ser outro governo. Quem garante que a Economia vai disponibilizar o dinheiro todos os anos. Na Itália tem um problema grave. Eles fizeram leilão arrecadatório, veio a covid-19, o governo destinou recursos que seriam para telecomunicações para outras fontes e está tudo parado. A garantia é o fato de o leilão ser não-arrecadatório, porque o dinheiro vai ficar para os investimentos, outros não foram.

Mas como garantir que os investimentos serão feitos?

Se não forem feitos a Anatel cassa o direito da tele. Ela vai deixar dinheiro, imóveis ou bens em garantia. Se não fizer o investimento de acordo com o que está no cronograma de entregas, a Anatel cassa e faz outro leilão.

É factível que a Anatel casse uma tele com um mercado tão restrito como o nosso, com três empresas na prática, e possa até deixar pessoas sem cobertura?

São três grandes operadoras com 50% de participação no mercado, os outros 50% estão cobertas com 300 operadoras regionais e elas estão crescendo muito. Algar, Brisanet, Sercomtel... Essas pequenas operadoras vão virar grandes já já. Todas elas estão com bancos por trás. Como o leilão não é arrecadatório, é mais fácil para elas dar 20% à vista e deixar os 80% em desembolso ao longo do tempo. É mais difícil elas deixarem de cumprir e o valor do leilão aumenta muito. Falamos com fundos de investimentos, com bancos, com empresas, todos estavam querendo entrar no 5G.

Que tipo de modelo de negócios podemos ter para telemedicina, carros autônomos, agro e indústria 4.0? Quem vai oferecer esses serviços?

O aumento de velocidade já falamos em até 100 vezes. A grande diferença é a latência, o tempo de resposta. O 4G não permite telemedicina, veículos autônomos, drones autônomos, nada que precise de precisão no tempo de resposta. Com 5G vamos ver muito nas ruas carro sem motorista, ônibus escolar autônomo, conserto de um trator no meio da lavoura, com óculos de realidade aumentada. A economicidade é muito grande. Médicos à distância atendendo em centro cirúrgico. Isso vai ser uma grande novidade. O setor privado vai abraçar. 85% das escolas terão 5G standalone, porque daqui a 10 anos as profissões vão mudar. Nas faculdades americanas e europeias, quase todo mundo faz física, robótica. As crianças estudando o Egito com um óculos vão saber como é uma pirâmide, entra em museus. Um país analógico fica totalmente para trás. O Brasil tem tudo para ser um hub de inovação. Como será o primeiro e é o maior país da América Latina, a gente tem como ser referência no continente.

Então tem esse próximo passo que é preparar o País para ser esse hub.

Quem vai preparar são as escolas.

E as empresas? Elas vão precisar de mão de obra qualificada.

Quando as tecnologias chegam elas causam temor, mas elas geram muito emprego e oportunidade. Essas empresas grandes geram muitos empregos. As maiores empresas do mundo surgiram dos anos 2000 para cá. A Samsung tem quatro plantas grandes na Coreia do Sul, empresas de chip, cada uma com 35 mil funcionários. Quando as oportunidades chegam as pessoas se capacitam, dentro de onde possam se encaixar. Mas é uma necessidade nossa sim fazer capacitação para o setor.



Que crescimento econômico podemos esperar com o 5G?

Temos que parar para pensar, a partir do próximo ano, para rever o nosso PIB. O agronegócio a gente estima que cresça pelo menos 10% com o 5G. Se crescer, a gente vai colocar 2,6% do PIB, só no agro, sem falar mineração, portos e aeroportos, educação, segurança...

Em quanto tempo?

Ah, vai crescendo de acordo com a instalação da tecnologia. Mas o agro vai ser o primeiro setor, porque é onde tem mais receita para as teles. Com o 4G, em 1 quilômetro quadrado, você consegue colocar 10 mil equipamentos, sensores. Com o 5G vai para 1 milhão. Se tem uma praga na lavoura hoje, você coloca fertilizante em 100% dela para combater 10%. Com o 5G, passa um drone, ele identifica onde tem a praga, e aciona uma máquina para soltar os químicos só onde precisa. É uma economicidade grande. E uma empresa do agronegócio poderá contratar uma rede privativa só para ela, um banco pode fazer isso também, sem necessidade de esperar a tele. Vão ter várias redes privadas. Os outros setores vão de acordo com o tempo, mas no agro será muito rápido.

O governo vai continuar usando 4G?

Vai porque a gente não consegue colocar 5G no Brasil todo. As rodovias federais serão 4G, porque não tem internet das coisas nas rodovias, é mais para acompanhamento. É mais para acompanhar o escoamento da produção e isso a gente consegue fazer com 4G. A gente vai levar 5G para 85% das escolas com standalone, e 15% com 4G ou 5G sem ser standalone. No pior lugar no Brasil teremos o tecnologia 4G chegando na ponta.

É previsto que a disponibilidade do serviço 5G comece no ano que vem nas 27 capitais, mas estudos do próprio setor mostram dificuldades estruturais na maioria delas. Não tem risco de atrasar?

Risco zero. Poderia-se falar nisso se fosse para cobrir uma capital toda. Alguns lugares têm problemas com as parabólicas, como no Rio, onde as favelas têm muita antena e demora para limpar a faixa e poder instalar o 5G. Mas há uma quantidade mínima de antenas para cada 100 mil habitantes, uma a cada 100 mil. Então, para cumprir, vai colocar na Zona Sul, na Barra da Tijuca, Leblon, Ipanema, Copacabana e já cumpriu o primeiro ano. O que vai acontecer são Estados em que as teles vão cumprir as obrigações (de instalação de antenas) dos oito anos já no primeiro ano, porque eles querem faturar. Mas para as obrigações mínimas, isso foi muito bem estudado, não tem problema nenhum. Brasília por exemplo não tem muita parabólica, então com certeza a tele vai cumprir as obrigações logo no primeiro ano, não vai esperar os oito anos. Quando se fala que a cidade não tem condições de receber o 5G, é (cobrir) 100% da cidade. É que está escrito é 100% executável. E a tele vai escolher os bairros melhores, os que têm menos parabólica, os mais fáceis para executar.

Então deve chegar para uma população mais rica primeiro, do quem em bairros pobres.

Não porque fizemos política pública. Exigimos as 27 capitais e depois as 9600 localidades no Brasil. Se não tivéssemos feito isso, só iria chegar o 5G para onde existe capitalismo. Iam colocar só em São Paulo, Rio e Brasília. Não teria em nenhum outro lugar. Eles podem atacar primeiro nas localidades mais populosas.

O senhor prevê alguma dificuldade de segurança pública? Há localidades dominadas por milícias, narcotraficantes que bloqueiam a entrada de funcionários das próprias teles para serviços de manutenção atualmente e de concessionários de serviços públicos.

As dificuldades são as mesmas. Se tem milícia que não deixa entrar, é maior. Mas o 4G chegou, mesmo com todas as dificuldades. As favelas são muito populosas, é de interesse das teles. Acredito que ninguém vai tentar barrar a chegada da modernidade.

O 5G é um salto tecnológico comparável a que?

A chegada da internet foi um marco grande, mas era muito lento e pouca gente tinha acesso, computador enorme, caro... A chegada do celular foi muito marcante e a chegada do 5G vai ser quase igual a isso, vamos viver na economia digital. O aparelho celular virou seu melhor amigo.



Esse é o maior leilão da história na América Latina, de telecom, e vai chegar perto do maior do Brasil, que foi o pré-sal. Tive apoio do governo, o presidente foi correto comigo, me deu a missão de levar internet para todo mundo. Eu falei: 'se fizermos um leilão não-arrecadatório, poderemos cobrir o Brasil todo'. Tive apoio do ministro Paulo Guedes, que poderia pleitear um leilão arrecadatório, a gente não ia conseguir fazer as entregas.

Se fosse arrecadatório, resolveria o problema do financiamento do Auxílio Brasil.

Ainda bem que separamos isso lá atrás.

Separou, mas não solucionou. O governo dependeu de quatro votos da oposição para aprovar a PEC dos precatórios que abre espaço para financiar o auxílio.

A discussão hoje é a forma. A decisão de dar R\$ 400 do auxílio está tomada. Se não for via PEC, vai ser via crédito extraordinário ou vai ser, como o próprio (ex-presidente Michel) Temer sugeriu, seria a calamidade. Tem 20 milhões de pessoas passando fome. A própria imprensa diz isso. Aí o Lula posta que se fosse ele faria em R\$ 600. É uma discussão muito mais política, mas se não for via a PEC dos precatórios, vai ser via crédito extraordinário mesmo.

Então o senhor enxerga risco de esses quatro votos caírem?

Risco tem, porque ainda tem a votação no segundo turno (no plenário da Câmara) e no Senado, e a margem foi muito apertada. Quem se prejudica mais é o parlamento se não for dessa forma (PEC dos precatórios), porque não vai ter recurso para emenda, para RP-9, mas o auxílio está garantido, o governo tem instrumento para o auxílio.

O governo não está indo para um caminho populista de olho no impacto eleitoral?

Não, porque se fosse desejo da política para eleger o presidente teríamos feito o auxílio de R\$ 600. O presidente chamou o ministro Guedes e disse 'olha, o mundo está vivendo inflação o muito grande, de alimentos, de gás, combustível, e o Brasil também'. O gás bateu recorde na Europa, está 100 euros. Falta alimento no mundo todo. Quem vivia do Bolsa Família lá atrás não está comprando as mesmas coisas. Então a gente tem que se adequar. Esse valor foi estudado. Ele disse que R\$ 400 era um valor adequado e defensável, que realmente as pessoas precisam, mas se for mais do que isso vai parecer populismo. Ele fez no valor adequado para que o mercado entendesse. O mercado realmente deu uma barrigada, mas hoje ele já comprou, já está precificado o valor de R\$ 400. A instabilidade vem exatamente por não ter ainda essa decisão. Se saísse hoje os R\$ 400 e acabou, resolvido, fosse via crédito extraordinário, via calamidade ou via PEC, seria a mesma coisa para o mercado. O temor é mudar de última hora, dos R\$ 400 para os R\$ 600 como o PT quer. O mercado demonstra quando tem oscilações, quando surge mais um auxílio para diesel, para gás, eles ficam espantados. A forma é o que menos interessa. A decisão foi tomada e o governo tem instrumento.

E o presidente desistiu de criar auxílio de R\$ 400 para os caminhoneiros?

Está sendo estudado. Pelo que ouvi nas conversas, seriam R\$ 300 milhões por mês, para 700 mil caminhoneiros, e o valor seria retirado de recursos não executados dos ministérios. Não precisa de PEC, nem de crédito extraordinário, seria dentro do próprio orçamento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/11/2021

AGÊNCIA COBRA PLANO DE RECUPERAÇÃO DE DISTRIBUIDORA DE ENERGIA DE RORAIMA

Aneel diz que é 'preocupante' situação da Roraima Energia, que acumula dívidas superiores a R\$ 877 milhões

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A crise elétrica vivida pela população de Roraima, que por anos sofreu com o fornecimento caótico que vinha da Venezuela e hoje depende 100% da geração de térmicas a óleo diesel para iluminar suas casas, pressiona agora a distribuidora de energia do Estado. A

empresa Roraima Energia, responsável por abastecer Boa Vista e o interior do Estado, dona de dívidas milionárias, corre risco de se inviabilizar financeiramente.

A situação das contas da empresa levou a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) a enviar, dez dias atrás, um ofício para o presidente da companhia, o ex-ministro de Minas e Energia Márcio Zimmermann, para cobrar um “plano de resultados” sobre as contas da concessão, ao constatar que “a situação econômico-financeira da concessionária é preocupante”.



Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)
Foto: Aneel/ Estadão

Até dezembro do ano passado, o endividamento líquido da empresa chegava a R\$ 877 milhões. O problema não é a dívida em si, mas como quitá-la. No fim do ano passado, a empresa fechou com resultado negativo de R\$ 68 milhões. O cenário levou a área técnica da agência reguladora a alertar que a situação “pode implicar a perda das condições econômicas” da concessão, que desde 2018 saiu das mãos da Eletrobras e passou a ser comandada pela

empresa privada Oliveira Energia.

Auditoria

Desde 2019, já sob gestão privada, a Roraima Energia passou por auditoria da empresa KPMG, que chamou a atenção para “a existência de incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da companhia”.

A situação se agravou em 2019, quando o governo Bolsonaro rompeu com o abastecimento de energia que comprava da Venezuela, por meio da estatal Corpoelec. Hoje, há 70 usinas térmicas em atividade no Estado.

Questionada sobre o assunto, a Roraima Energia declarou que o fato de não estar conectada ao Sistema Interligado Nacional (SIN) de transmissão de energia tem prejudicado suas operações. “Tal condição imputou à distribuidora uma série de assimetrias que contribuíram para o aumento do seu endividamento, as quais já vêm sendo tratadas junto à agência reguladora.” A empresa também atribuiu parte do drama financeiro a dívidas em aberto com empresas do governo estadual.

A empresa também atribuiu parte do drama financeiro a dívidas em aberto com empresas do governo estadual. “Outra parte expressiva do endividamento da distribuidora é decorrente de dívidas contraídas pelo governo estadual, cujas negociações estão em curso, restando, porém, o equacionamento da dívida mais expressiva, a da Companhia de Águas de Roraima, que acumula um débito superior a R\$ 360 milhões decorrente de consumo de energia”.

Mesmo com toda a deterioração financeira, a companhia afirma que pode reverter o cenário. “Diante dos resultados técnicos e comerciais já obtidos e com ações efetivas para o equacionamento do endividamento, a Roraima Energia demonstrará à Aneel que a atual condição é reversível e que o equilíbrio econômico e financeiro da concessão pode ser obtido no curto e médio prazo, resguardando assim a prestação do serviço de distribuição no estado de Roraima.”

Segundo a companhia, nos últimos dois anos foram empreendidas “ações efetivas que resultaram na expressiva melhora dos seus indicadores, dos quais destacamos o atingimento dos níveis regulatórios dos índices de qualidade do fornecimento, de perdas elétricas, bem como a redução dos índices de reclamações comerciais”.



Em outubro do ano passado, diversas secretarias de administração do governo de Roraima chegaram a ter a energia cortada pela concessionária Roraima, devido a dívidas estaduais. Ao todo, 16 órgãos do governo estadual ficaram sem luz, incluindo a Casa Civil e Ouvidoria. O governador Antonio Denarium (ex-PSL, sem partido) negociou com a empresa e a distribuição foi restabelecida.

Acordo

Por meio de nota, o governo de Roraima negou que a situação financeira da empresa tenha alguma relação com a atual gestão, que alega ter iniciado um “programa de pagamento de dívidas que já se arrastavam por mais de 30 anos”.

O governo pagou, em 2020, uma dívida que era de R\$ 323 milhões e vem cumprindo rigorosamente o pagamento. No acordo firmado, foram envolvidos débitos do Estado de Roraima, além de várias estatais. “Após negociação de juros e multas, o acordo contemplou o pagamento pelo governo estadual do montante total de R\$ 103 milhões, com uma entrada imediata mais quatro parcelas, além do montante de R\$ 134,9 milhões”.

Segundo o governo estadual, a Companhia de Águas Esgoto de Roraima (Caer) já apresentou proposta de acordo de seus débitos e está negociando sua dívida e o governo estadual tem o compromisso de manter suas contas de energia em dia, tanto da administração direta quanto da indireta, incluindo a Caer. “Entendemos que o acordo firmado, desde que cumprido pelas partes, juntamente com o compromisso de pagamento em dia das faturas de energia pelo governo do Estado, colocou fim ao problema histórico com a distribuidora, que firmou compromisso diário de atender o Estado de Roraima.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/11/2021

GOVERNO REDUZ TARIFAS DE IMPORTAÇÃO EM 10% PARA TENTAR CONTER A INFLAÇÃO, SEM AVAL DO MERCOSUL

Medida vale para produtos de fora do Mercosul e terá duração até dezembro de 2022; como as regras do grupo proíbem redução de tarifas de forma unilateral, País vai recorrer a dispositivo que alega proteção da vida e da saúde

Por Lorena Rodrigues , O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com dificuldades em avançar nas negociações com os parceiros do Mercosul para a redução das taxas para importar produtos de fora do bloco, o Brasil decidiu fazer isso por conta própria. Em nota conjunta, os ministérios da Economia e das Relações Exteriores anunciaram a redução em 10% das alíquotas do Imposto de Importação de 87% dos produtos comercializados com países que não estão no grupo, mantendo de fora bens como automóveis e sucoalcooleiros, que já têm um tratamento diferenciado pelo bloco.

Como as regras do Mercosul proíbem a redução de tarifas de forma unilateral, ou seja, sem o aval de todos os integrantes do bloco, o Brasil vai recorrer a um dispositivo que permite a adoção de medidas voltadas à proteção da vida e da saúde das pessoas. Segundo apurou o Estadão/Broadcast, a intenção do Ministério da Economia é que a medida possibilite um “choque de importação”, que deve ser usado pelo governo com resposta à escalada da inflação nos últimos meses.

“O recurso a esse dispositivo justifica-se pela situação de urgência trazida pela pandemia de covid-19 e pela necessidade de poder contar, de forma imediata, com instrumento que possa contribuir para aliviar seus efeitos negativos sobre a vida e a saúde de população brasileira”, afirmaram as pastas em nota.

O secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais, Roberto Fendt, disse que a medida foi tomada antes de uma decisão conjunta do Mercosul por causa da inflação. “A redução da TEC (Tarifa Externa Comum) tem o objetivo de atenuar consequências da inflação”, afirmou.



"A redução é uma medida temporária e foi acordada com Argentina e Paraguai. Tão logo encontrarmos consenso com Uruguai, a redução da TEC será permanente."

Com a decisão, o governo espera reduzir o custo dos produtos importados que pagam a tarifa. Dessa forma, a expectativa é que haja uma redução do preço final para os consumidores. Segundo o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz, a expectativa é de uma queda de preços de 0,3% no longo prazo. "Esperamos com essa pequena redução um aumento de R\$ 246 bilhões no PIB até 2040", afirmou.

A redução foi adotada por decisão do Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Camex) e será temporária, até 31 de dezembro de 2022. O tamanho da redução foi ao encontro do que ficou acertado com a Argentina no início de outubro, durante visita de ministros do país vizinho ao Brasil.

Como antecipou o Estadão/Broadcast, o governo brasileiro - encabeçado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes - queria reduzir a TEC em 20% ainda este ano, de forma linear, ou seja, atingido todos os produtos importados pelo Mercosul. A Argentina não concordava e propunha reduzir em apenas 10% e apenas de uma parte dos produtos importados.

Os brasileiros tinham na Argentina a principal resistência à redução da TEC. Para conseguir chegar a um acordo com eles, os brasileiros reduziram o tamanho do corte pretendido e o número de produtos atingidos. Encontraram, porém, outro obstáculo, justamente de um parceiro mais alinhado no objetivo de modernizar o Mercosul: o Uruguai.

Na semana passada, Guedes reclamou que os uruguaios condicionaram o apoio à proposta brasileira de cortar impostos ao aval do bloco à negociações de acordo de forma bilateral, ou seja, sem a participação de todos os países do Mercosul. Isso emperrou novamente as conversas, porque a Argentina é contra essa flexibilização.

"O governo brasileiro tem trabalhado intensamente, no âmbito do Mercosul, para promover a revisão da Tarifa Externa Comum (TEC), que, em seus mais de vinte e cinco anos de existência, jamais sofreu um processo de reforma integral", afirma a nota. "O Brasil permanece plenamente engajado nas negociações em curso no Mercosul. Os Ministérios da Economia e das Relações Exteriores reiteram o caráter excepcional e temporário da presente resolução, ao mesmo tempo em que reafirmam seu compromisso com o Mercosul".

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/11/2021

CRISE HÍDRICA: GRUPO QUE ESTIPULA MEDIDAS PARA EVITAR APAGÃO SE REUNIU PELA ÚLTIMA VEZ NESTA SEXTA

A Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (Creg), presidida pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, terá de ser desfeita no domingo, quando MP que a criou perde a validade

Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Responsável por determinar as medidas emergenciais para evitar que o País enfrente apagões ou até mesmo um racionamento de energia, a Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (Creg) está com os dias contados. O grupo, presidido pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e composto por outros ministros de Jair Bolsonaro, terá que ser desfeito no próximo domingo, 7, quando a Medida Provisória 1.055/2021 perderá a validade sem ser aprovada pelo Congresso. A última reunião do grupo aconteceu nesta sexta-feira, 5.

A "MP da Crise Hídrica" foi publicada pelo Executivo em 28 de junho para dar poderes excepcionais ao ministro Bento Albuquerque para enfrentamento da pior escassez registrada nos últimos anos nos principais reservatórios por meio desse grupo.

Cabe a esse órgão “adotar medidas emergenciais para enfrentar os riscos de escassez hídrica, a fim de garantir a continuidade e segurança do suprimento eletroenergético”. Entre as atribuições, a principal foi a possibilidade de determinar mudanças nas vazões de reservatórios e hidrelétricas - o que antes dependia de negociações com a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (Ana). Pela proposta do governo, o comitê funcionaria até 30 de dezembro deste ano.



Represa no interior de SP: MP deu poderes excepcionais ao ministro Bento Albuquerque para enfrentamento da pior crise hídrica dos últimos anos. Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 4/7/2021

Por se tratar de uma MP, o texto teve força de lei durante sua vigência e todas as medidas determinadas neste período continuam a valer, mas caberá ao governo Bolsonaro decidir como prosseguirá na gestão da crise hídrica. Não é possível que o governo mantenha o grupo ou crie outro semelhante via MP, pois a Constituição Federal proíbe que o presidente edite uma nova medida provisória com mesmo teor e objetivo na mesma legislatura - ou seja, na melhor das hipóteses, a câmara somente poderia ser recriada em 2022.

Também existe a alternativa de o governo criar um colegiado ou estrutura com algumas finalidades parecidas com as previstas no modelo atual do comitê por meio de um decreto. A lei prevê essa possibilidade desde que o órgão não gere despesas adicionais à União. Nesse caso, no entanto, o Executivo poderia não ter espaço para dar tantas competências ao colegiado, como o repasse de custo de medidas para consumidores via encargos e gestão sobre uso de águas, sob o risco de questionamentos por falta de segurança jurídica.

O ex-presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e professor de planejamento energético da UFRJ, Maurício Tolmasquim, avalia que desfazer a colegiado neste momento não traria grandes prejuízos para a gestão da crise, já que atribuições e medidas que foram decididas pelo grupo nos últimos meses podem ser feitas por outras instituições.

Como exemplo, ele citou o despacho de térmicas fora da ordem de mérito - quando o governo decide usar usinas térmicas independente do preço - que poderia ter sido feito pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), também presidido pelo ministro de Minas e Energia. O professor ainda aponta que a criação de um novo patamar de bandeira tarifária poderia ter sido feito pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) ou até mesmo por decreto do MME.

“A única questão em que a Creg realmente teve um papel é porque existia uma necessidade de reduzir a vazão defluente das hidrelétricas e isso afeta a questão da navegação, peixes e abastecimento. Essa questão da vazão mínima que tem que sair da hidrelétrica é da alçada da ANA e sempre teve um certo tempo de negociação entre o setor elétrico e a agência reguladora. A MP trouxe esse poder para esse comitê fazer essas alterações”, explicou.

Tolmasquim avalia que o cenário de chuvas melhorou nos últimos dois meses, mas a preocupação agora é sobre o efeito dos preços, já que foi preciso contratar energia gerada pelas térmicas, mais cara e poluente. “Isso realmente reduziu, quase eliminou o risco de algum problema (de fornecimento de energia) em 2021. A questão agora é justamente acompanhar o nível de chuvas e dos reservatórios e olhar para 2022. A questão maior é tentar controlar um outro dano da crise hídrica: o impacto sobre os preços. Isso passa a ser o grande ponto de atenção e até quando e quanto de termelétricas vão ter que operar para chegar a um nível razoável dos reservatórios, que garanta a segurança em 2022 e ao mesmo tempo minimize o impacto sobre os preços”, disse.

Polêmica

A Creg foi criada a exemplo do que aconteceu em 2001, quando o País enfrentou um racionamento de energia elétrica. À época, o governo formou um grupo para gerenciar a crise no setor elétrico. A Câmara de Gestão da Crise de Energia Elétrica (GCE) também foi formada por meio de uma medida provisória dois meses antes do início das medidas de restrição ao consumo de energia. O grupo era presidido pelo ministro da Casa Civil do governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, Pedro Parente.

Pela primeira versão da medida provisória revelada pelo Estadão/Broadcast em 12 de junho, o grupo se chamaria Câmara de Regras Operacionais Excepcionais para Usinas Hidrelétricas (Care) e não trazia a previsão da participação do ministro da Economia, Paulo Guedes. Após repercussão negativa, o governo decidiu alterar o nome do comitê emergencial e retirar o termo "racionalização compulsória" do texto. Até então, esse trecho abria a possibilidade de o governo implementar um racionamento de energia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/11/2021

EM 2 ANOS, BRASIL TERÁ MAIS CONEXÕES 5G QUE PAÍSES QUE FIZERAM LEILÕES ANTES, DIZ EXECUTIVO DA TIM

Para Mario Girasole, vice-presidente de Assuntos Regulatórios e Institucionais da companhia, modelo do certame, que destinou maior parte dos recursos para investimento e não para outorga, contribuiu para a disputa entre empresas

Por Circe Bonatelli, O Estado de S.Paulo

O Brasil terá, nos próximos dois anos, um número de conexões 5G até maior que outros países que realizaram leilões de frequências antes, segundo o vice-presidente de Assuntos Regulatórios e Institucionais da TIM, Mario Girasole. Isso porque o leilão por aqui teve características que estimularam a atração de investimentos.

Ele elogiou o fato de o leilão não ter tido um viés arrecadatório. Ou seja: destinou a maior parte dos recursos para implementação das redes em vez de cobrar valores elevados de outorgas para os cofres públicos - como vinha acontecendo desde a privatização das telecomunicações no Brasil. Essa mudança também era pleiteada há tempos pelas operadoras.

Outro ponto interessante, segundo o executivo da TIM, foi a oferta de uma grande quantidade de espectros de radiofrequência. Esse foi o maior leilão já realizado pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel). "Todas essas coisas juntas ajudaram a atrair essa quantidade de 15 concorrentes", avaliou.



Leilão do 5G movimentou R\$ 47,2 bilhões.
Foto: Dida Sampaio/Estadão - 5/11/2021

O leilão, que terminou nesta sexta-feira, 5, movimentou R\$ 47,2 bilhões com lotes leiloados nas faixas de 700 MHz, 3,5 GHz, 2,3 GHz e 26 GHz. O ágio médio em relação ao preço mínimo exigido no edital foi de 218% e de 12% em relação ao valor econômico. A expectativa inicial do governo era movimentar R\$ 49,7 bilhões, mas nem todos os lotes oferecidos foram arrematados.

A TIM planeja ativar a internet móvel de quinta geração logo que a limpeza da faixa de 3,5 Ghz estiver concluída. "Uma vez que (a faixa) estiver liberada, o 5G estará no ar. Do ponto de vista industrial, está tudo pronto", declarou, em entrevista coletiva à imprensa em Brasília.

Como as antenas parabólicas recebem as transmissões por meio de uma banda que fica pertinho da faixa por onde vai navegar o 5G, é preciso fazer uma acomodação para evitar conflitos. A solução será a migração das parabólicas para outra banda.

Esse trabalho de limpeza da faixa será realizado pela Entidade Administradora da Faixa (EAF), organização prevista no edital da Anatel e financiada pelas operadoras que arremataram os lotes leiloados na faixa de 3,5 Ghz.

As rivais Claro, Vivo e TIM arremataram na quinta-feira, 4, três dos quatro blocos nacionais da faixa de 3,5 Ghz - de abrangência nacional e considerada ideal para a oferta de internet móvel do 5G. A Tim ficou com B3, por R\$ 351 milhões, com ágio de 9,22%.

"É preciso parabenizar esses atores. Eles são competidores, mas também parceiros", afirmou Girasole. "Tem possibilidade de compartilhamento de infraestrutura no Brasil que serão exploradas por operadoras nacionais e regionais."

Ele lembrou que as operadoras de telecomunicações avançaram no compartilhamento de redes, espectros e torres nos últimos anos como forma de ganhar escala e reduzir custos - uma tendência global e ainda mais importante no Brasil, dadas suas dimensões continentais.

Com a participação de um conjunto diversificado de operadoras no 5G, essas estratégias serão aprofundadas, disse: "Com esses novos atores, essas possibilidade aumentam".

O vice-presidente da TIM ainda buscou tratar com naturalidade o grande número de participantes do leilão, que atraiu 15 proponentes. "O mercado amadureceu de forma tal a atrair novos investimentos. Isso é bom para os novos entrantes, mas é bom para nós também que estamos aqui há 20 anos", afirmou. "Mostra que o leilão teve elementos de valor. Seria muito pior um leilão deserto, pois isso significaria que estamos em um mercado não atrativo."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/11/2021

É TEMPO DE FERROVIAS – PORTARIA Nº 131, DE 14 DE OUTUBRO DE 2021

*Por Pedro Paulo Porto Filho, Juliano Barbosa de Araújo e Lucas Rodrigues O. Silva**



Pedro Paulo Porto Filho, Juliano Barbosa de Araújo e Lucas Rodrigues O. Silva. FOTOS: DIVULGAÇÃO

Após o "Setembro Ferroviário" – como assim definiu o Governo Federal, diante da Medida Provisória (MP) nº 1.065/21 e do consequente entusiasmo do mercado, com a apresentação de mais de 20 pedidos de autorização para implantação de ferrovias país afora – foi publicada pelo Ministério da Infraestrutura (MINFRA),

em 14 de outubro de 2021, a Portaria nº 131[1].

Importante recordar que antes da MP somente era possível a participação do setor privado na atividade ferroviária por meio dos regimes de concessão ou permissão, mediante processo licitatório.

A MP contemplou uma modificação profunda de regime jurídico, ao trazer para o setor ferroviário o instituto da autorização, no qual não é necessário promover licitação.

Com o objetivo de regulamentar a MP, o MINFRA editou a Portaria nº 131/21, a fim de disciplinar os processos administrativos de requerimento para exploração de ferrovias ou pátios ferroviários por meio de outorga via autorização.



Tais normas têm como objetivo oferecer um caminho procedimental claro para obtenção das autorizações e, em consequência, ampliar o interesse do setor privado na implantação de ferrovias, tanto greenfields (novos empreendimentos) quanto brownfields (empreendimento a ser desenvolvido a partir de ferrovia já existente, ainda que em parte).

O artigo 5º encontra-se entre os principais dispositivos da Portaria, pois traz extenso rol de documentos a serem apresentados, ao MINFRA, pelos interessados em obter a autorização ferroviária.

O inciso II, do mencionado artigo 5º, trata de tema sensível ao estabelecer regramentos sobre o “estudo técnico da ferrovia”, o qual deverá conter, no mínimo:

- (a) a indicação do traçado total da infraestrutura ferroviária pretendida, georreferenciado, em arquivo eletrônico em formato CAD (Computed-Aided Design), ou BIM (Building Information Modeling) ou GIS (Geographic Information System);
- (b) a configuração logística e os aspectos urbanísticos e ambientais relevantes;
- (c) as características básicas da ferrovia com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária conexa, se for o caso; e
- (d) o cronograma estimado para implantação ou recapacitação da infraestrutura ferroviária.

A seguir, merecem destaques outros importantes dispositivos da Portaria, que regulamentam os trâmites até a efetiva formalização do Contrato de Adesão. São eles:

- (i) Ao conhecer do requerimento de autorização, o MINFRA solicitará à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – que terá o prazo de 45 dias, podendo ser prorrogáveis por igual período – a avaliação da compatibilidade locacional da ferrovia [artigo 7º].
- (ii) Acaso seja verificada a incompatibilidade locacional, o requerente deverá apresentar solução técnica dentro de 60 dias, prorrogáveis por igual período [artigo 8º].
- (iii) Diante da ocorrência de mais de um requerimento para a mesma área de influência, será concedida outorga aos requerentes se verificada a compatibilidade locacional à implantação concomitante dos empreendimentos e desde que não seja apresentado outro motivo técnico-operacional cuja relevância impossibilite tal concomitância [artigo 9º].
- (iv) Se verificada a incompatibilidade ou motivo técnico-operacional que impossibilite a implantação concomitante de autorizações, será priorizada a outorga conforme a ordem de apresentação da documentação elencada no art. 5º [§1º do artigo 9º].
- (v) Os imóveis desapropriados para a implantação da ferrovia serão registrados em nome da autorizatória, os quais serão destinados exclusivamente ao serviço de transporte ferroviário ou projetos acessórios ou associados (na forma do estudo técnico tratado no inciso II, do artigo 5º) [§3º do artigo 11].
- (vi) Poderá ser solicitada a extinção da autorização pelo autorizatório a qualquer tempo, mediante renúncia perante o Ministério da Infraestrutura [artigo 13].
- (vii) O autorizatório – no caso de renúncia ou quando se desinteressar pela prorrogação do contrato e diante do caso de cassação ou falência – poderá solicitar ao Ministério da Infraestrutura a transferência de titularidade da autorização a terceiros [artigo 14].



(viii) A outorga sobre a autorização ferroviária compete ao MINFRA que, após ouvir a ANTT sobre a análise de compatibilidade locacional, publicará o resultado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato de adesão [artigo 10].

A Portaria busca, portanto, regulamentar a MP 1.065/21, estabelecendo o “caminho” do interessado em obter a outorga por autorização. A medida é positiva, na medida em que estabelece um “roteiro” claro, com fixação de prazos razoáveis para que se obtenha o futuro contrato.

Em consequência, e conforme se pode perceber no curto espaço de tempo desde a edição da MP, um setor que há muito estava esquecido passou a ser palco do que alguns já intitularam como guerra ferroviária.

O Brasil possui pouquíssimos corredores logísticos, insuficientes para escoar a produção interna mundo afora. Atualmente apenas 20% das cargas são movimentadas por meio das ferrovias, sendo que 30% dos poucos mais de 20 mil quilômetros de trilhos em operação estão subutilizados ou fora de operação.

Portanto, é fundamental para o desenvolvimento do país o investimento e implantação de diversos corredores ferroviários.

Diante deste cenário, o Governo Federal – ao trazer para o setor ferroviário o instituto da outorga via autorização – criou um ambiente com muitas empresas interessadas por trechos estratégicos, tais como aqueles voltados ao escoamento da produção agroindustrial.

A acirrada competição entre os players faz parte do novo cenário do setor, além de ser vantajoso ao interesse público.

Segundo o MINFRA, se as autorizações até o momento apresentadas para criação de trechos ferroviários forem aprovadas, serão injetados mais de R\$ 100 bilhões na implantação de aproximadamente 7.500 quilômetros de novas ferrovias.

Vale destacar que independentemente do desfecho do Projeto de Lei (PL) nº 261/2018 (que trata da mesma matéria e fora aprovado no Senado no último dia 05 e seguiu para a Câmara), são plenas e estáveis as autorizações concedidas durante a vigência da MP.

Portanto, com as regras estabelecidas pela Portaria nº 131/21, tem-se a segurança jurídica necessária para a concepção de inúmeros projetos de infraestrutura ferroviária.

*Pedro Paulo Porto Filho, Juliano Barbosa de Araújo e Lucas Rodrigues O. Silva, sócios do Porto Advogados

[1] <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-131-de-14-de-outubro-de-2021-352333221>

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/11/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO REALIZA LEILÃO DE DUAS ÁREAS PORTUÁRIAS NO NE

Serão licitados um terminal de açúcar no porto de Maceió (AL) e o Terminal Salineiro de Areia Branca, no RN



Por Taís Hirata — De São Paulo

O governo federal planeja licitar hoje dois terminais portuários na região Nordeste. O primeiro deles é destinado à movimentação de açúcar no porto de Maceió (AL). O segundo é o Terminal Salineiro de Areia Branca, um porto-ilha localizado na costa do Rio Grande do Norte. Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 223 milhões.

Vence a disputa quem oferecer a maior outorga pelos ativos. O leilão será realizado a partir de 15h, na sede da B3, em São Paulo.

No terminal de açúcar de Maceió, estão previstos investimentos de R\$ 55,7 milhões, ao longo dos 25 anos de contrato. Hoje, a operação no local é feita pelos próprios produtores, por meio de um contrato de transição. As usinas locais dependem do terminal para o escoamento da carga.

Pelo perfil da operação, não deverá haver muita competição, já que o operador precisa ter parceria com os produtores para garantir a carga. Porém, a previsão é um leilão bem-sucedido, avalia Diogo Piloni, secretário de Portos e Transportes Aquaviários.

“Será um leilão importante para dar uma solução logística à indústria, que é uma das mais importantes para Alagoas. É um terminal que está há bastante tempo com operação precária, que hoje não dá segurança para os investimentos de longo prazo”, diz ele.

O segundo ativo licitado é o Terminal Salineiro de Areia Branca. O processo tem sido questionado pela Hidrovias do Brasil [veja matéria acima]. Porém, a tentativa de impugnação do edital foi negada e, até o momento, a concorrência está mantida.

O contrato, de 25 anos, prevê investimentos de R\$ 165 milhões. A plataforma hoje é operada pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte e é responsável pelo escoamento do sal marinho no Estado, principal produtor do país.

“Trata-se da última operação relevante no Brasil que continua nas mãos do poder público. É uma estrutura que demanda muita manutenção, o que, em regime estatal é complicado. O novo contrato deve trazer um patamar de eficiência que vai possivelmente destravar uma demanda reprimida, de produtores que hoje não acessam o porto”, afirma Piloni.

O foco será tanto exportação quanto cabotagem, diz ele.

Tal como no caso do leilão do terminal de açúcar, a expectativa é de uma competição mais restrita, pela necessidade de haver uma garantia de carga junto aos produtores locais.

Além dos dois ativos, estava inicialmente prevista a concessão de um terceiro ativo amanhã: um terminal de combustíveis no Porto de Fortaleza (CE). A previsão era de mais R\$ 120,7 milhões em investimentos. No entanto, a licitação da área foi suspensa. O edital deverá ser reformulado e novamente levado a leilão, provavelmente no início de 2022, segundo o secretário.

O governo federal decidiu postergar o projeto após investidores manifestarem insegurança. Como o Estado do Ceará tem um direcionamento de migrar as operações de combustíveis do porto de Fortaleza para Pecém (a 50 km de distância), os interessados temem dificuldades para instalar a estrutura e obter o licenciamento ambiental, que é estadual.

A ideia é incorporar mais garantias no edital, para que a empresa vencedora não seja onerada injustamente por fatores fora de sua responsabilidade, diz Piloni. “Há um novo lote de arrendamentos a serem liberados pelo Tribunal de Contas da União. Devemos agregar este terminal a esse leilão, que deverá ser realizado no início de 2022”, afirmou.

O projeto de Fortaleza chegou a ser alvo de questionamentos por parte da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), que se queixava de possíveis impactos de obras do novo



contrato em sua operação. No entanto, o pedido de impugnação foi negado e não teve relação com o adiamento, segundo o secretário.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021

CORTE NO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO VISA CONTER INFLAÇÃO E PODE VIRAR PERMANENTE, DIZ SECRETÁRIO

Segundo Roberto Fendt, assim que houver consenso com o Uruguai, a redução nas tarifas de importação deve começar a valer para todos os países do Mercosul e de forma permanente

Por Mariana Ribeiro, Valor — Brasília

A redução temporária das alíquotas do Imposto de Importação pelo Brasil foi tomada neste momento pela "urgência" gerada pela inflação, afirmou o secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Roberto Fendt.

"A medida busca atenuar as consequências para os mais pobres, que estão sofrendo com a inflação", afirmou. Segundo ele, nada foi feito de forma "atabalhoada, que não permitisse a adaptação" da indústria nacional.

Hoje, o Brasil anunciou uma redução unilateral e temporária de 10% das alíquotas do Imposto de Importação para cerca de 87% do universo tarifário. A mudança valerá até 31 de dezembro de 2022. Há pouco menos de um mês, os governos brasileiro e argentino anunciaram um acordo para um corte dessa ordem na Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul. A proposta ainda precisava passar pelo crivo dos outros membros do bloco.

Fendt disse que o Brasil de forma alguma desistiu de negociar com o Mercosul e que, assim que houver consenso com o Uruguai, a redução nas tarifas de importação deve começar a valer para todos os países do bloco e de forma permanente.

Segundo explicou, os quatro membros do Mercosul são favoráveis a essa redução na TEC. O Uruguai, no entanto, quer que o acordo inclua também uma maior flexibilidade para negociações fora do bloco, tema que gera novo impasse no bloco.

O secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz, afirmou que o governo brasileiro já se pronunciou de forma favorável ao princípio da flexibilidade, mas que ainda não existe, internamente, uma "posição amadurecida" para determinar o grau de flexibilidade que o país defende. Fendt acrescentou que "lá atrás" os parceiros firmaram um entendimento de que as negociações com terceiros deveriam ser consensuais, mas que isso não está escrito formalmente.

"Estamos em conversações com o Uruguai; tão logo chegemos a um consenso esperamos transformar a medida [corte das tarifas de importação] em permanente", disse Fendt. Segundo ele, há uma expectativa de que isso possa ocorrer ainda neste ano, durante a presidência temporária do Brasil no Mercosul.

O secretário especial defendeu ainda que não há ilegalidade no fato de o Brasil ter feito a redução nas tarifas de forma unilateral, ou seja, sem os outros membros do bloco. A medida foi baseada em uma cláusula do Tratado de Montevidéu, que permite a adoção de medidas voltadas para a proteção da vida e da saúde das pessoas. Ferraz afirmou que o corte inicial ainda é "pequeno e conservador", mas é "coerente com discurso de gradualismo e previsibilidade".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021

LEILÃO DE PORTOS: EMPAT E CONSÓRCIO INTERSAL LEVAM OS TERMINAIS PORTUÁRIOS EM MACEIÓ E NO RN

Únicos participantes, a Empat fez oferta de R\$ 15 mil, enquanto o Consórcio Intersal, formado por Intermarítima e Salinor, deu lance de R\$ 100 mil
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Reprodução/site

O governo federal realizou o leilão de dois terminais portuários na região Nordeste. O primeiro deles, destinado à movimentação de açúcar no porto de Maceió (AL), ficou com a Empresa Alagoana De Terminais (Empat), grupo formado por produtores. O segundo ativo, o Terminal Salineiro de Areia Branca, um porto-ilha localizado na costa do Rio Grande do Norte, foi vencido pelo consórcio Intersal, formado pela Intermarítima e pela Navenor, empresa do grupo Salinor.

Não houve concorrência no leilão, realizado na sede da B3, em São Paulo. Os dois grupos vencedores foram os únicos interessados nos respectivos terminais. Por serem operações importantes para as cadeias locais, mas muito dependentes de um acordo com os produtores, já não havia expectativa de competição pelos projetos.

A Empat levou o terminal de açúcar em Maceió (AL) com uma oferta de R\$ 15 mil de outorga pelo ativo. A companhia, que reúne cerca de 15 usinas de açúcar em sua composição acionária, é a mesma que já cuida do terminal desde 1992. Hoje, essa operação é feita de forma precária, por meio de um contrato de transição.

Com o novo contrato, as empresas ganham mais segurança para a operação, afirmou o presidente da empresa, José Guilherme Cerqueira da Guia.

Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 55,7 milhões, ao longo dos 25 anos de contrato. Trata-se do único terminal de açúcar da região atualmente.

“É com prazer que renovamos a parceria com porto de Maceió para mais 25 anos conduzindo recursos e desenvolvimento para nosso Estado”, afirmou o executivo.

Já o consórcio Intersal, formado por Intermarítima e Salinor, foi o ganhador do porto-ilha no Rio Grande do Norte, com lance de R\$ 100 mil de outorga. A empresa também foi a única concorrente.

O processo do Terminal Salineiro de Areia Branca (Tersab) chegou a ser questionado pela Hidrovias do Brasil. Porém, a tentativa de impugnação do edital foi negada e a concorrência, mantida.

O contrato, de 25 anos, prevê investimentos de R\$ 165 milhões. A plataforma hoje é operada pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte e é responsável pelo escoamento do sal marinho no Estado, principal produtor do país.

“Reafirmo o desejo de tornar o Tersab um terminal com mais eficiência, para atender toda a cadeia salineira com eficiência, de maneira isonômica e transformar porto no instrumento logístico que o Estado merece”, afirmou Roberto Zitelmann, porta-voz do consórcio e executivo da Intermarítima, que lidera o consórcio.

Hoje, a Intermarítima tem operações portuárias em Salvador, Aratu e Ilhéus, onde possui terminais de carga geral, grãos e fertilizantes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021

GOVERNO ANUNCIA CORTE DE 10% EM TARIFAS DE IMPORTAÇÃO

Corte atinge 87% do universo tarifário e não abrange exceções já existentes no Mercosul
Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília

As tarifas de importação do Brasil serão reduzidas em 10%, informou nesta sexta-feira o governo federal por meio de nota conjunta dos ministérios da Economia e das Relações Exteriores. O corte atinge 87% do universo tarifário e não abrange exceções já existentes no Mercosul.

De acordo com a nota, a redução vigorará até 31 de dezembro de 2022. A redução tarifária foi formalizada por meio da Resolução 269 do Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Camex).

A medida é baseada em uma cláusula do Tratado de Montevidéu que permite a adoção de medidas voltadas para a proteção da vida e da saúde das pessoas.

A cláusula foi acionada como resposta aos efeitos da pandemia “e pela necessidade de poder contar, de forma imediata, com instrumento que possa contribuir para aliviar seus efeitos negativos sobre a vida e a saúde de população brasileira”, diz a nota.



Imagem geral dos terminais de containers no porto de Santos. — Foto: Ana Paula Paiva/Valor Containers

“O governo brasileiro tem trabalhado intensamente, no âmbito do Mercosul, para promover a revisão da Tarifa Externa Comum (TEC), que, em seus mais de vinte e cinco anos de existência, jamais sofreu um processo de reforma integral”, acrescenta. “Os Ministérios da Economia e das Relações Exteriores reiteram o caráter excepcional e

temporário da presente Resolução, ao mesmo tempo em que reafirmam seu compromisso com o Mercosul.”

Durante participação na III Conferência de Comércio Internacional e Serviços do Mercosul, nesta sexta-feira, o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que esperava anunciar a medida “nos próximos dias”.

Segundo uma fonte da pasta, redução tarifária, “por enquanto”, é só por parte do Brasil, mas há negociações avançadas com outros sócios para expandir o alcance da medida. Mais detalhes deverão ser divulgados nesta sexta-feira à tarde.

A decisão não é “nenhum gesto de natureza hostil ao Mercosul ou fora do que já foi acordado com a Argentina e já amplamente anunciado e divulgado pela imprensa”, disse ao Valor o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz.

“Trata-se de uma antecipação do que já foi negociado com a Argentina e demais sócios do Mercosul, em função do cenário de recuperação econômica pós pandemia, com interrupção das cadeias de suprimentos internacionais, aumento do custo do frete e perda de poder aquisitivo das famílias, sobretudo dos mais pobres”, justificou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021

SUZANO ELEVA ESTIMATIVA DE INVESTIMENTOS NO PROJETO CERRADO DE R\$ 14,7 BI PARA R\$ 19,3 BI

O valor adicional contempla investimentos florestais, logísticos e em planta química, dentre outros, relativo à plena execução da nova fábrica em Ribas do Rio Pardo (MS), com desembolso entre 2021 e 2024

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Foto : Divulgação

A Suzano anunciou nesta sexta-feira que elevou a estimativa de investimentos no Projeto Cerrado, nova fábrica em Ribas do Rio Pardo (MS), em R\$ 4,6 bilhões, dos R\$ 14,7 bilhões em investimento de capital industrial previamente anunciado para R\$ 19,3 bilhões.

De acordo com a empresa, o valor adicional contempla investimentos florestais, logísticos e em planta química, dentre outros, relativo à plena execução do Projeto Cerrado, com

desembolso distribuído entre os anos de 2021 e 2024.

De acordo com a empresa, o valor adicional contempla investimentos florestais, logísticos e em planta química, dentre outros, relativo à plena execução do Projeto Cerrado, com desembolso distribuído entre os anos de 2021 e 2024.

“A companhia reforça novamente o compromisso com a observância de sua política financeira ao longo do ciclo de investimento” , diz a Suzano.

A papelreira acredita que, a partir da conclusão da curva de aprendizagem da nova planta industrial, o custo caixa de produção da celulose deve ser inferior a R\$ 500 por tonelada.

Já no segundo ciclo florestal o custo caixa de produção deve ficar inferior a R\$ 400 por tonelada, estima a Suzano, com investimentos de manutenção de aproximadamente R\$ 270 por tonelada.

Produção

Nos 12 primeiros meses de operação, a nova fábrica de celulose da Suzano em Mato Grosso do Sul (MS) produzirá mais de 2 milhões de toneladas de celulose de eucalipto, de acordo com o diretor operacional de celulose da companhia, Aires Galhardo. O Projeto Cerrado entrará em operação no segundo semestre de 2024.

Em teleconferência com analistas para detalhar o investimento, o executivo afirmou ainda que o projeto corresponderá à maior linha única de produção de celulose de eucalipto do mundo. A fábrica terá capacidade produtiva de 2,55 milhões de toneladas anuais e terá o menor custo caixa de produção entre os ativos industriais da companhia, inferior a R\$ 400 por tonelada após o primeiro ciclo florestal.

Segundo o diretor florestal, logística e suprimentos da Suzano, Carlos Aníbal, a companhia já garantiu 100% da madeira necessária para o início de operação e assegurou cerca de 90% das necessidades até 2030, no fim do primeiro ciclo florestal.

Para atender ao Projeto Cerrado, na cidade de Ribas de Rio Pardo, e a fábrica de Três Lagoas, a companhia conta com 600 mil hectares de base florestal em Mato Grosso do Sul, que vão alimentar as duas unidades. A distância média de apenas 65 quilômetros entre fábrica e floresta contribui para a elevada competitividade do Projeto Cerrado.

Conforme Aníbal, a celulose produzida na nova fábrica seguirá por rodovia até um terminal em Inocência (MS) e, de lá, seguirá por ferrovia até o porto de Santos. A companhia já tem um memorando de entendimentos com a Rumo referente a essa etapa do transporte e tem negociações em andamento com companhias de navegação.

Desembolsos

A maior parte dos desembolsos relativos ao Projeto Cerrado vai ocorrer entre 2022 e 2023, totalizando 75% do investimento total de R\$ 19,3 bilhões. “Mesmo em um cenário de muito estresse, o projeto gera retorno”, disse o diretor de finanças, relações com investidores e jurídico da Suzano, Marcelo Bacci, considerando-se um intervalo de preços de celulose de US\$ 480 por tonelada a US\$ 600 por tonelada e câmbio entre R\$ 4,50 e R\$ 6.

Uma vez que a companhia tem sólida posição de caixa e é forte geradora de caixa, acrescentou, não há planos de contratação de financiamento específico para o projeto neste momento. Conforme Bacci, a alavancagem financeira da Suzano deve permanecer abaixo de 3,5 vezes, pela relação entre dívida líquida e Ebitda, ao longo do período de investimento.

De acordo com o presidente da Suzano Walter Schalka, o plano da companhia é vender a maior parte da produção do Projeto Cerrado via contrato e não no mercado à vista.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021

MINÉRIO DE FERRO RECUA 6,95% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 93,14 POR TONELADA

Novas restrições à produção de aço na China trouxeram pessimismo quanto à demanda da commodity no curto prazo

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Rich Press/Bloomberg

Os preços do minério de ferro encerraram a semana com queda acentuada no mercado à vista, acompanhando a trajetória negativa dos contratos futuros. Novas restrições à produção de aço na China trouxeram pessimismo quanto à demanda da commodity no curto prazo.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro recuou 6,95% ante o fechamento de quarta-feira no porto de Qingdao, para US\$ 93,14 por tonelada, no menor nível desde 21 de setembro. Na quinta, com feriado em Cingapura, não houve publicação do preço à vista.

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço passou a exibir queda de 13,2% em novembro. No ano, a desvalorização chega a 42%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados com entrega em janeiro encerraram o dia em baixa de 3,2%, a 561 yuan (US\$ 87,65) por tonelada.

Segundo a Fastmarkets, houve nova rodada de cortes na produção de aço no norte da China, ampliando a pressão sobre os preços do minério.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021

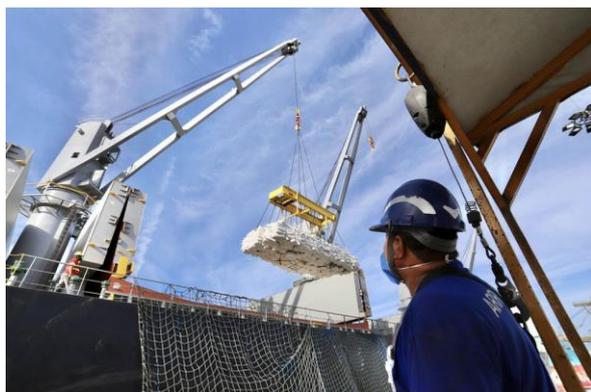
POR FALTA DE CONTÊINER, EMPRESA EMBARCA GERGELIM EM SACAS EM PARANAGUÁ

Operação é inédita no terminal paranaense
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A falta de contêineres em todo o mundo tem feito com que os exportadores e importadores busquem diferentes soluções para embarque de produtos. Um exemplo pode ser visto desde ontem no porto de Paranaguá, no Paraná, com um embarque inédito de gergelim em sacas.

O navio Lady Lilly atracou ontem, por volta do meio-dia, no berço 202 do porto para receber 4 mil toneladas de gergelim em cada um de seus cinco porões. A embarcação, que terá como destino a Guatemala, levará, ao todo, 20 mil toneladas da semente.

A previsão é que a operação seja concluída na próxima semana. O diretor empresarial da Portos do Paraná, André Pioli, explica, em nota, que já havia exportações de gergelim por Paranaguá, mas sempre em contêineres. Essa é a primeira vez que o terminal registra um embarque da semente direto no porão do navio, uma modalidade conhecida como carga geral. “Com a escassez no mercado dos contêineres, os navios de carga geral voltam a procurar Paranaguá como opção”, diz.



Embarque de gergelim em sacas no navio Lady Lilly: operação inédita em Paranaguá — Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná

Os responsáveis pela carga – tanto da importação quanto da exportação – foram a Paranaguá para acompanhar de perto a operação. Suhel Turjman, da empresa guatemalteca Semillas Universalles, afirma que a empresa pensa em instalar uma estrutura de processamento de gergelim no Paraná e escoar produtos prontos por Paranaguá. Essa carga, porém, será processada na Guatemala e

depois destinada a padarias de mercados como Estados Unidos, Europa, Oriente Médio e América do Sul.

Segundo José Francisco Cordova, diretor da Sezam Zaad, do mesmo grupo guatemalteco (Unisource), faz três anos que a empresa atua no ramo de gergelim no Brasil. “Nesse período, enviamos a carga somente em contêineres pelos portos de Santos e Paranaguá. Gergelim é um produto 90% de exportação, utilizado para fazer óleo e outros alimentos que queremos que sejam feitos aqui para exportarmos diretamente o produto final”, afirmou.

A operação do navio Lady Lilly é da empresa Marcon Logística Portuária.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021

TERMINAL PÔE HIDROVIAS E MINISTÉRIO EM CONFLITO

Projeto para escoar sal do RN é vetado no governo e irrita empresa de navegação e logística

Por Daniel Rittner — De Brasília

Um novo terminal portuário na costa do Rio Grande do Norte, que já recebeu mais de R\$ 130 milhões em investimentos e está apto para iniciar suas operações, é o pivô de uma briga entre a Hidrovias do Brasil e o Ministério da Infraestrutura. A empresa de logística, que tem o fundo Pátria como um dos principais acionistas, é especialmente ativa no chamado Arco Norte, nova

alternativa de escoamento de grãos que se tornou aposta do ministro Tarcísio Freitas para baratear o frete e elevar a competitividade do país.



Schettino, da Hidrovias: “Houve uma decisão política, resultado das pressões corporativistas de uma estatal ineficiente e cerceia o direito da iniciativa privada”
— Foto: Silvia Zamboni/Valor

Um novo terminal portuário na costa do Rio Grande do Norte, que já recebeu mais de R\$ 130 milhões em investimentos e está apto para iniciar suas operações, é o pivô de uma briga entre a Hidrovias do Brasil e o Ministério da Infraestrutura. A empresa de logística, que tem o fundo Pátria como um dos principais acionistas, é especialmente ativa no chamado Arco Norte, nova alternativa de escoamento de grãos que se tornou aposta do ministro Tarcísio Freitas para baratear o frete e elevar a competitividade do país.

O mal-estar gira em torno de um terminal destinado especificamente à movimentação de sal marinho na costa potiguar, que concentra 95% da produção nacional. Hoje, por falta de infraestrutura apropriada, pouco mais de metade do que se produz é levado para os mercados consumidores por caminhão. O transporte representa cerca de 80% do preço final. Se a navegação de cabotagem fosse mais usada, esse custo poderia baixar fortemente.

Para atender à demanda, a Hidrovias do Brasil apresentou um projeto no litoral de Macau (RN), que teria a Salinor - maior produtora individual do país - como cliente. Batizado de HB Sal, trata-se de uma instalação flutuante (navio-plataforma que foi adaptado para essa finalidade) capaz de movimentar 2,5 milhões de toneladas/ano em sua primeira fase.

A maioria das barcaças oceânicas abastecidas com sal na instalação desceria para o Sudeste, em uma operação integrada da Hidrovias do Brasil, que arrematou em 2019 o terminal STS 20 no Porto de Santos, dedicado ao processamento de granéis sólidos.

A empresa obteve autorizações da Marinha e do Ibama, além de um parecer favorável da área técnica da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), responsável pelo registro do projeto. O Ministério da Infraestrutura e a diretoria colegiada do órgão regulador, no entanto, barraram o empreendimento depois que a maior parte dos desembolsos havia sido realizada.

“Houve uma decisão política, que é resultado das pressões corporativistas de uma estatal ineficiente e cerceia o direito da iniciativa privada”, disse ao Valor o CEO da Hidrovias, Fabio Schettino. Para o executivo, a negativa da agência - a pedido do ministério - contraria a Lei dos Portos (12.815). Por isso, a empresa foi à Justiça a fim de liberar o projeto.

O veto do governo está relacionado ao novo arrendamento do Terminal Salineiro de Areia Branca (Tersab), da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), que irá a leilão hoje na B3.

No início de abril, o diretor da Antaq que relatava o processo do HB Sal seguiu os pareceres técnicos e votou pelo sinal verde ao projeto. Em seguida, houve um pedido de vista e a deliberação foi interrompida. Duas semanas depois, a Secretaria Nacional de Portos enviou uma nota técnica à agência. No documento, alegou que a instalação flutuante da Hidrovias do Brasil é “incompatível com o interesse público e com as atuais diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário”.



De acordo com a nota técnica, o projeto da empresa tiraria carga e causaria a “inviabilidade” do Tersab, que ficaria com VPL (fluxo de caixa ao longo de todo o contrato de 25 anos) negativo em R\$ 230 milhões. O documento sustenta que esse cenário de inviabilidade, sem a entrega de propostas no leilão, teria como consequência a “necessidade de liquidação da Codern” e colocaria os 120 empregados do porto-ilha em “situação de insegurança”.

Em maio, o processo voltou à pauta da agência e maioria dos diretores optou por barrar o empreendimento. A Hidrovias do Brasil entrou com um pedido de reconsideração, que foi negado.

Schettino disse que a empresa olhou com atenção os números do Tersab para saber se apresentaria proposta no leilão de hoje, mas descartou. “Ele não se sustenta. Além disso, o nosso projeto é mais inovador e mais eficiente”, argumenta. “A própria indústria salineira está gritando por isso.”

Diante do atrito, o governo não foi unânime. Uma nota técnica da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (Seae) do Ministério da Economia, obtida pelo Valor, indica “vários elementos que colocam em dúvida os fundamentos e conclusões” da Antaq e da pasta da Infraestrutura.

O secretário nacional de Portos, Diego Piloni, rebateu as críticas. “O projeto [da Hidrovias do Brasil] é uma solução interessante individualmente, mas preocupante quando se observa o contexto do mercado de sal no Rio Grande do Norte como um todo.”

Segundo ele, o HB Sal não atenderia a todos os produtores e poderia levar ao fracasso do leilão do Tersab. “Geraria uma canibalização, com prejuízo à indústria.”

“A nossa tendência é sempre autorizar, mas cada caso é um caso e não podemos agir como robôs. A principal razão de ser da política pública não é simplesmente liberar o investimento privado, mas atender adequadamente à carga.”

Piloni minimiza o impacto da divergência na relação empresa-ministério. “É uma grande parceira nossa e é justificável que queiram brigar pelos interesses comerciais deles. Não gera rusga conosco.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021

GOVERNO LICITA DOIS TERMINAIS PORTUÁRIOS NO NE

Um deles é destinado à movimentação de açúcar no porto de Maceió (AL), o outro é o Terminal Salineiro de Areia Branca, na costa do Rio Grande do Norte

Por Taís Hirata e Daniel Rittner — De São Paulo e Brasília

O governo federal realiza hoje o leilão de dois terminais portuários na Região Nordeste, que deverão gerar investimentos totais de R\$ 223 milhões. O primeiro é destinado à movimentação de açúcar no porto de Maceió (AL), único dessa modalidade no Estado, cuja operação local é feita pelos próprios produtores. O investimento é de R\$ 55,7 milhões ao longo de 25 anos.

O segundo é o Terminal Salineiro de Areia Branca, um porto-ilha na costa do Rio Grande do Norte. A concessão é de 25 anos, com investimentos de R\$ 165 milhões. O leilão do ativo é questionado pela Hidrovias do Brasil, em uma disputa com o Ministério da Infraestrutura.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PRF FAZ OPERAÇÃO PARA GARANTIR FLUIDEZ DO TRANSPORTE DE CARGAS DURANTE GREVE DOS CAMINHONEIROS NO PORTO DE SANTOS, SP

Ação acontece devido à manifestação de caminhoneiros autônomos, que estão posicionados nas imediações da área portuária.

Por g1 Santos

Um efetivo de 200 policiais rodoviários federais foi enviado nesta quinta-feira (4) ao Porto de Santos, no litoral de São Paulo, para garantir a fluidez do transporte de cargas nas áreas portuárias. A operação conta com o apoio da Polícia Militar. A ação acontece devido à manifestação de caminhoneiros autônomos.

O Ministério da Infraestrutura, com base em informações do Ministério da Justiça e Segurança Pública por meio da Polícia Rodoviária Federal (PRF), informou, nesta quinta-feira, que o Porto de Santos é o último ponto de concentração de manifestantes no país, onde há o registro de eventos isolados de vandalismo como forma de intimidação da classe dos caminhoneiros.

Os manifestantes permanecem nas imediações do Porto, sem impedir o acesso de veículos. Eles reivindicam a revisão da política de preços de combustíveis da Petrobras e o retorno da aposentadoria especial da categoria, a partir de 25 anos de serviço.

Ainda de acordo com o Minfra, a Polícia Rodoviária Federal iniciou, na manhã desta quinta-feira, uma operação final para garantir o retorno da normalidade em todo o perímetro que circunda o Porto de Santos. Um efetivo de 200 homens foi destacado e já opera na formação de um grande corredor de segurança desde o acesso aos terminais até a subida da Serra do Mar. A operação conta com o apoio da Polícia Militar de São Paulo, que deve auxiliar no transporte local para as retroáreas do porto.



Efetivo de 200 policiais chegou ao Porto de Santos para 'corredor de segurança' — Foto: Reprodução/Polícia Rodoviária Federal

represálias.

O Minfra também informou que entidades do transporte rodoviário de cargas também serão notificados. Neste momento, cerca de 80% dos navios atracados operam sem qualquer restrição. O restante opera em menor escala em razão da cautela por parte de transportadoras e embarcadores no acesso ao Porto diante do temor de

Em nota, a PRF informou que o Porto de Santos é uma área de interesse da União e que está atuando preventivamente para garantir a fluidez do transporte de cargas.

"A manifestação é pacífica e nosso empenho é para que continue pacífica. Nossa presença tem objetivo de fortalecimento da percepção de segurança para que os caminhoneiros possam fazer o seu trabalho de carga e descarga com tranquilidade", disse a PRF, em nota.

A PRF divulgou, ainda, que denúncias sobre vandalismo e outros atos repressivos podem ser feitas para o telefone de emergência 191, da própria Polícia Rodoviária Federal.



Efetivo de 200 policiais chegou ao Porto de Santos para 'corredor de segurança' — Foto: Divulgação/Polícia Rodoviária Federal

Transporte de cargas no Porto

A Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC) disse, em nota divulgada nesta quinta, que as empresas seguem impedidas

de atuar devido às manifestações.

"O movimento grevista tem inclusive impedido que as empresas atuem utilizando as suas frotas próprias para realizar a retirada de contêineres vazios e a entrega de contêineres cheios nos terminais portuários, ocasionando uma série de prejuízos aos exportadores", disse no texto.

Já o Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan) informou, por nota, que as empresas de transporte estão retornando gradativamente ao trabalho, após "constatar que há segurança para transitar pelas rodovias da região".

O sindicato disse, também, que as transportadoras de contêineres ainda não voltaram a operar com a sua capacidade total, mas a expectativa é que isso aconteça o mais breve possível. "A ideia é que nenhum dos elos da cadeia logística do Porto de Santos continue sendo afetado pelos prejuízos que traz uma greve. A hora é de retomada", finalizou na nota.

Autoridade portuária

A Santos Port Authority (SPA) informou, também por nota, que o acesso ao Porto de Santos flui normalmente nesta quinta-feira, não havendo qualquer retenção ao tráfego nem concentração de caminhões parados.

Neste momento, cerca de 80% dos navios atracados operam sem restrições. O restante opera em menor escala, segundo o Minfra, em razão da cautela por parte de transportadoras e embarcadores no acesso ao Porto.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 05/11/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

TERMINAIS NOS PORTOS DE MACEIÓ E AREIA BRANCA (RN) SÃO LEILOADOS

Com propostas únicas, Empat e Intersal arrematam áreas portuárias

Por Bruno Bocchini - Repórter Agência Brasil - São Paulo



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) leiloou hoje (5) os terminais portuários MAC13, no Porto de Maceió, e o Tersab, no Complexo Portuário de Areia Branca, no Rio Grande do Norte. O primeiro foi arrematado pela Empresa Alagoana de Terminais (Empat), a única a oferecer lance, por R\$ 15 mil de valor de outorga. O certame do segundo terminal foi vencido pelo Consórcio Intersal, também o único a participar, por R\$ 100 mil de valor de outorga.



De acordo com a Antaq, a área denominada MAC13 possui 71.262m² e é destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal, especialmente açúcar. O prazo contratual será de 25 anos e os investimentos previstos a serem feitos pela empresa vencedora totalizam R\$ 55,7 milhões.

Já o terminal Tersab é utilizado para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal marinho, e tem área de 35.114m². O prazo contratual também é de 25 anos. Os investimentos pelo consórcio vencedor deverão chegar a R\$ 164,1 milhões.

“Estamos especialmente felizes por estarmos encaminhando, trazendo uma infraestrutura mais adequada, trazendo contratos que vão dar segurança jurídica, com investimentos que serão realizados nas duas principais atividades de dois estados do país. Estamos falando do sal no Rio Grande do Norte, e do açúcar, no estado de Alagoas, as maiores geradoras de emprego”, destacou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Edição: Lílian Beraldo
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 05/11/2021

REDUÇÃO DE TARIFAS INJETARÁ R\$ 246 BI NO PIB ATÉ 2040, DIZ MINISTÉRIO

Inflação cairia 0,3% em até 15 anos
Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília

A redução em 10% da Tarifa Externa Comum (TEC) para a importação de 87% dos produtos de fora do Mercosul injetará R\$ 246 bilhões na economia brasileira até 2040, disse hoje (5) o secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Roberto Fendt. Segundo ele, as exportações aumentarão R\$ 280 bilhões no mesmo período, com a inserção internacional da indústria brasileira.

A medida aumentará as importações em R\$ 290 bilhões e os investimentos em R\$ 139 bilhões no mesmo período. Em relação à inflação, a redução da TEC reduzirá em 0,3% o nível de preços de longo prazo (entre 10 e 15 anos), informou Fendt, mas pode ter um impacto maior no curto prazo.

De acordo com o secretário especial, a necessidade de conter a inflação justificou a urgência da medida, que valerá até 31 de dezembro de 2022. “A razão de termos tomado essa medida agora, antes de que tenhamos um consenso entre os quatro membros do Mercosul é a necessidade e urgência de atuar sobre a inflação”, disse o secretário.

O secretário especial disse que as taxas de juros são o principal instrumento do governo para controlar a inflação. No entanto, acrescentou que a redução das tarifas também pode contribuir para segurar os preços, principalmente em um momento de alta acentuada do dólar e de restrições a fluxos comerciais, que encarecem os fretes internacionais.

Fendt esclareceu que a decisão não é ilegal porque está amparada em artigo do Tratado de Montevidéu do Mercosul, que permite medidas unilaterais (sem o aval dos outros países do bloco) em caso de proteção da vida e da saúde da população.

Negociações

Apesar de a medida ser temporária, o secretário especial informou que o governo pretende negociar com os países do Mercosul, ao longo dos próximos meses, para que a redução seja permanente. Segundo Fendt, a Argentina e o Paraguai aceitaram a redução em 10% das tarifas dos itens produzidos fora do Mercosul, e o Uruguai também é favorável ao corte da TEC, mas pede liberdade para que os países do bloco negociem acordos bilaterais fora do Mercosul.

Inicialmente, informou o secretário, o Brasil defendia que todos os produtos de fora do Mercosul tivessem a tarifa de importação reduzida em 10%. No entanto, após negociações com a Argentina, veículos, alguns tipos de autopeças e produtos em regimes especiais, como vestuário, calçados, lácteos e pêssegos, tiveram as tarifas mantidas.

Para o secretário especial, a redução da TEC é essencial para a modernização do Mercosul. A medida, comentou, ajudará a valorizar o bloco econômico. “Desde que a TEC foi criada, em 1994, esse é o primeiro movimento concreto, ambicioso, de redução da nossa tarifa externa comum. Não se trata aqui de um movimento hostil ao Mercosul, o Brasil valoriza o Mercosul, o Brasil na verdade quer um Mercosul forte, moderno, que de fato responda aos anseios da sociedade brasileira”, concluiu.

Edição: Denise Griesinger

Fonte: Agência Brasil - DF

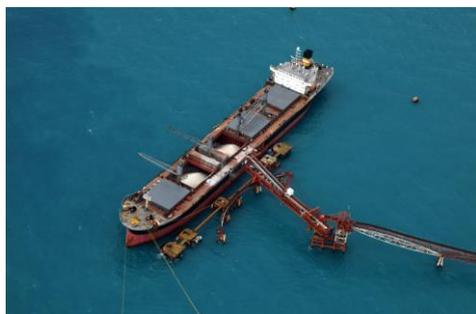
Data: 05/11/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

‘EDITAL DO TERSAB FOI ELABORADO PARA ATENDER DEMANDA DO SAL DE FORMA ESTRUTURANTE’, DIZ PILONI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05 Novembro 2021



Arquivo/Divulgação

Diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, acrescentou que veto à concessão do registro de instalação de apoio para Hidrovias do Brasil operar sal na região poderia comprometer toda a indústria salineira do Rio Grande do Norte.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que o edital do leilão do Terminal Salineiro de Areia Branca (Tersab), foi elaborado para atender a demanda do sal de forma estruturante. Ele explicou, nesta sexta-feira (5), que o escopo prevê a duplicação da capacidade do terminal, atraindo tanto os produtores que já operam, quanto a atração de novas cargas. Piloni ressaltou que o processo da Hidrovias do Brasil para operação de uma instalação de apoio para operação de sal na região foi analisado por duas vezes pela agência reguladora, incluindo a etapa recursal. A avaliação do Ministério da Infraestrutura é que o posicionamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é firme e pautado pela competência da autarquia.

“Quando pensamos no edital, pensamos no atendimento da cadeia como um todo. Existem diversos terminais bem operados por essa empresa [Hidrovias do Brasil] no país. Mas temos que cumprir o papel de formulador de políticas públicas. Precisamos olhar o cenário como um todo. Nesse caso, entendemos que o que atende melhor a cadeia de sal do Rio Grande do Norte foi a licitação do terminal salineiro e a transferência para a iniciativa privada”, afirmou Piloni, durante coletiva de imprensa sobre os resultados do leilão de arrendamentos portuários.

Na ocasião, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, acrescentou que a agência não concedeu registro à Hidrovias do Brasil por não se tratar de uma instalação portuária de pequeno porte (IP4) e por representar uma movimentação de peso que impactaria toda a cadeia logística. Nery disse que a Antaq levou em conta os estudos da cadeia logística do Minfra favorável à operação do Tersab para atendimento de toda a cadeia. “Ali ficou claramente indicado que a concessão do registro poderia comprometer toda a indústria salineira do estado (RN), não atendendo em sua

plenitude. Os recursos foram analisados e não há razões técnicas fundamentadas para que haja alteração desse pleito”, comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2021

EMPAT FAZ ÚNICA OFERTA E FICA COM ÁREA EM MACEIÓ PARA MOVIMENTAÇÃO DE AÇÚCAR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05 Novembro 2021



Divulgação Ministério da Infraestrutura

Empresa, que reúne 15 usinas produtoras de Alagoas, apresentou proposta de R\$ 15 mil de valor de outorga pela MAC13. Investimentos previstos são da ordem de R\$ 58 milhões.

A Empresa Alagoana de Terminais (Empat) venceu, nesta sexta-feira (5), o leilão para arrendamento da área MAC13, no porto organizado de Maceió (AL). As instalações possuem 71.262 metros quadrados de área

e serão utilizados vocação para a movimentação e armazenagem de granel vegetal, especialmente açúcar. A expectativa de movimentação é de 25 milhões de toneladas durante os 25 anos de contrato. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 57,8 milhões.

A Empat, que reúne 15 usinas produtoras de açúcar de Alagoas, foi a única empresa a apresentar proposta para o lote, com oferta de R\$ 15 mil de valor de outorga. O quadro acionário da empresa, que opera o terminal desde 1992, concentra quase a totalidade dos produtores do estado.

O presidente da Empat, José Guilherme, disse que as condições do leilão vão impactar o custo operacional em relação ao custo que o operador tem atualmente. “Temos um incremento anual de custo estimado em 20%, mas a realização do leilão e a vinda de um contrato de 25 anos traz segurança para esse setor, responsável por cerca de um terço do PIB do estado”, ressaltou durante coletiva de imprensa sobre os resultados do leilão.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2021

CONSÓRCIO COM INTERMARÍTIMA E NAVENOR ARREMATA TERSAB EM LANCE ÚNICO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05 Novembro 2021



Divulgação Ministério da Infraestrutura

Empresas devem investir R\$ 165 milhões no Terminal Salineiro de Areia Branca (RN), com prazo contratual de 25 anos. Expectativa de movimentação é de 69,3 milhões de toneladas.

O consórcio Intersal, formado pela Intermarítima e pela Navenor, venceu o leilão do Terminal Salineiro de Areia Branca (Tersab), realizado nesta sexta-feira (5), na B3, em São Paulo. O consórcio apresentou a única proposta,



oferecendo R\$ 100 mil de valor de outorga. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, os investimentos previstos para o terminal, localizado no Rio Grande do Norte, são da ordem de R\$ 165 milhões.

A operação do Tersab permanecerá destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal marinho. O empreendimento possui 35.114 metros quadrados de área. O consórcio vai celebrar contrato de arrendamento pelo prazo de 25 anos. O edital prevê R\$ 1,6 bilhão de receita bruta. A expectativa de movimentação é de 69,3 milhões de toneladas.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2021



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).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006