

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 193/2021
Data: 14/12/2021



ÍNDICE

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

| | |
|---|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| PROJETO DE TERMINAL NO PORTO DE SANTOS GERA DEBATE NA CÂMARA MUNICIPAL | 4 |
| CÂMARA DE SANTOS VAI DEBATER RISCOS PROVOCADOS PELO ARMAZENAMENTO DE FERTILIZANTES | 5 |
| MULTIFUNCIONALIDADE RIMA COM PRODUTIVIDADE | 6 |
| SANTOS TERÁ NOVA TECNOLOGIA DE DRAGAGEM..... | 7 |
| PORTAL PORTO GENTE | 8 |
| VETO AO REPORTO É TIRO NO PÉ DO GOVERNO | 8 |
| REVISTA VEJA | 8 |
| SETOR PORTUÁRIO PRESSIONA O CONGRESSO CONTRA O BR DO MAR..... | 8 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 9 |
| MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 5,5% DE JANEIRO A OUTUBRO DE 2021 | 9 |
| MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA AUTORIZA CONSTRUÇÃO DE FERROVIA LIGANDO PIAUÍ AO PORTO DE SUAPE..... | 11 |
| CORREIO BRAZILIENSE - BR | 12 |
| PETROBRAS CONFIRMA BOLSONARO E REDUZ PREÇOS DA GASOLINA EM 3,1% | 12 |
| SÉRIE DE CONCESSÕES NO SETOR DE TRANSPORTE NÃO CONSEGUE SUPRIR GARGALOS DA ÁREA | 13 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF | 15 |
| NOVA PLATAFORMA INTERATIVA LANÇADA PELO MÍNFR A EPL TRAZ INDICADORES MENSIS SOBRE O SETOR DE TRANSPORTES..... | 15 |
| ACESSO TERRESTRE A SÃO LUÍS, NO MARANHÃO, GANHA TRECHO DUPLICADO E PISTAS RENOVADAS | 16 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 17 |
| VALOR DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA DO BRASIL FECHARÁ 2021 COM ALTA DE 10%, DIZ GOVERNO | 17 |
| AIE CORTA PREVISÕES PARA CRESCIMENTO DA DEMANDA GLOBAL POR PETRÓLEO EM 2021 E 22..... | 18 |
| COMISSÃO DA CÂMARA APROVA MERCADO LIVRE E NOVAS REGRAS PARA SETOR ELÉTRICO..... | 18 |
| CÂMARA APROVA CONTRATAÇÃO OBRIGATORIA DE USINAS TÉRMICAS A CARVÃO ATÉ 2040..... | 19 |
| DIÁRIO DO LITORAL - SP | 20 |
| DEPUTADA ESPERA QUE AEROPORTO DO GUARUJÁ ESTEJA FUNCIONANDO EM 2022..... | 20 |
| POLÍCIA CIVIL APREENDE MAIS DE 50KG DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS..... | 21 |
| MONEYTIMES | 21 |
| GOVERNO REVÊ REGRAS DE LEILÕES DE GÁS E PETRÓLEO..... | 21 |
| HÁ MOTIVOS PARA OTIMISMO, DIZEM INVESTIDORES APÓS MELHORA FISCAL DO GOVERNO..... | 22 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 25 |
| CÂMARA APROVA SUBSÍDIOS PARA GERAÇÃO A CARVÃO MINERAL ATÉ 2040..... | 25 |
| CADE E PETROBRAS: A LENTA TRANSIÇÃO RUMO AO CENÁRIO CONCORRENCIAL, POR ALINE BAGESTEIRO E FELIPE FERNANDES REIS | 29 |
| VEÍCULOS ELÉTRICOS TÊM RECORDE DE VENDAS NO BRASIL EM 2021..... | 32 |
| AES BRASIL ESTIMA US\$ 2 BI DE INVESTIMENTO EM PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ..... | 34 |
| MEMORANDOS DE H2V ASSINADOS COM O CEARÁ..... | 35 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 35 |
| CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DE PROJETO QUE FACILITA CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS | 35 |
| TOYOTA VAI INVESTIR CERCA DE R\$ 200 BILHÕES PARA ACELERAR SEU NEGÓCIO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS A BATERIA | 37 |
| PEC DOS PRECATÓRIOS: GOVERNO PERMITE LIBERAR EMENDAS PARLAMENTARES ATÉ O ÚLTIMO DIA DO ANO | 38 |
| AUDI VAI RETOMAR PRODUÇÃO DE VEÍCULOS NO BRASIL EM 2022 | 39 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 40 |
| PEC DOS PRECATÓRIOS: CÂMARA DEVE RETIRAR DATA DE LIMITE PARA O PAGAMENTO DAS DÍVIDAS | 40 |
| EMIÇÃO DE TÍTULOS VERDES CRESCE 40% NO BRASIL E PERSPECTIVAS SÃO DE ALTA, DIZ ESPECIALISTA DO BID | 41 |
| LEILÃO DE SANEAMENTO DE ALAGOAS É VISTO COMO VITÓRIA DE NOVO MARCO DO SETOR APÓS ÁGIO DE ATÉ 37.500% | 44 |
| VALOR ECONÔMICO (SP) | 46 |
| FT: CUSTO DO FRETE DO TRANSPORTE AÉREO DE CARGA BATE RECORDE..... | 46 |
| PLANO DA HYUNDAI HEAVY DE SER MAIOR CONSTRUTOR NAVAL DO MUNDO ENFRENTA OBSTÁCULO NA EUROPA | 48 |



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 193/2021
Página 3 de 64
Data: 14/12/2021
www.mercoshipping.com.br
mercoco@mercoshipping.com.br

| | |
|--|-----------|
| EMBRAER E ORGANIZAÇÃO DA HOLANDA ASSINAM ACORDO PARA DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO EM DEFESA | 49 |
| PARCELA DE ÓLEO DA UNIÃO, NO PRÉ-SAL, CAI 9% EM OUTUBRO, INFORMA PPSA..... | 50 |
| MINÉRIO DE FERRO RECUA 2% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 111,90 POR TONELADA | 50 |
| ASSOCIAÇÃO PEDE AO CADE QUE BTP FIQUE FORA DE LEILÃO DE “SUPERTERMINAL” | 51 |
| AGÊNCIA BRASIL - DF..... | 51 |
| MOVIMENTAÇÃO EM PORTOS CRESCE 5,5% DE JANEIRO A OUTUBRO | 51 |
| CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DO PROJETO DE LEI DAS FERROVIAS | 52 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS..... | 53 |
| NOVO PARECER DO RELATOR RECOMENDA EMENDA QUE RENOVA REPORTO POR 2 ANOS..... | 53 |
| CBO ADQUIRE RSV PARA OPERAR EM ÁGUAS PROFUNDAS..... | 54 |
| PRATICAGEM INAUGURA MODERNO CENTRO DE SIMULAÇÕES EM BRASÍLIA | 54 |
| MSC LANÇA OFERTA PÚBLICA PARA AQUISIÇÃO DO CONTROLE DA LOG-IN | 56 |
| PRODUÇÃO DE PETRÓLEO EM REGIME DE PARTILHA TEVE REDUÇÃO DE 17% EM OUTUBRO..... | 56 |
| PORTO DO PECÉM MOVIMENTA MAIS DE 20 MILHÕES DE TONELADAS EM 2021..... | 57 |
| MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 22% EM NOVEMBRO | 58 |
| ARTIGO - DESPACHANTES ADUANEIROS, O QUE MUDA COM A NOVA RESOLUÇÃO 62/2021?..... | 58 |
| NORMA E DETERMINAÇÃO DO STF GERAM DÚVIDAS NO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE TRIPULANTES | 60 |
| CRESCE ARTICULAÇÃO PELA RENOVAÇÃO DO REPORTO VIA BR DO MAR | 62 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA | 64 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS | 64 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PROJETO DE TERMINAL NO PORTO DE SANTOS GERA DEBATE NA CÂMARA MUNICIPAL

Governo diz que só haverá movimentação de nitrato de amônio se órgãos responsáveis concederem aprovação para esse fim

Por: Redação



Especialistas apontam riscos da movimentação de um grande volume de fertilizantes na região de Outeirinhos, no Porto de Santos, onde vivem mais de 50 mil pessoas Foto: Matheus Tagé/AT

De um lado, representantes do Governo Federal que apostam no arrendamento do STS53 e afastam o perigo de explosões. Do outro, especialistas que apontam os riscos da movimentação de um grande volume de fertilizantes na região de Outeirinhos, no Porto de Santos, onde vivem mais de 50 mil pessoas.

O tema foi discutido nesta segunda-feira (13), durante uma audiência pública realizada na Câmara Municipal de Santos. Tudo porque o Governo Federal pretende leiloar um terminal de fertilizantes, em uma área de 87.981 metros quadrados. Entre as cargas que serão movimentadas, está o nitrato de amônio, que tem potencial explosivo e preocupa especialistas.

Segundo o professor universitário Silvio José Valadão Vicente, esta substância, além de poder causar explosões que atingiriam no mínimo um raio de 5 quilômetros, ainda é capaz de causar problemas de saúde, como bronquite, câncer e até má-formação fetal.

“A possibilidade não é muito alta, tem que se reconhecer isso. Porém, pode ocorrer como já aconteceu no Brasil, em São Francisco do Sul, onde felizmente só ficou no incêndio e não teve explosão”, disse, em referência a um incidente químico ocorrido em 2013.

Na mesma linha, para o conselheiro da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), Eduardo Lustoza, o risco é “assustador”. Por isso, o especialista defende que essas cargas sejam movimentadas mais para o fim do estuário. “Estamos falando de explosão de cinco vezes a velocidade do som. Brasília precisa ter um pouco mais de zelo nessas coisas. A condição de expansão portuária está no fundão, em outras áreas, precisamos entrar no princípio da precaução, da prevenção, porque é fácil contabilizar desgraça”.

Sem riscos

De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, não há riscos. Ele explica que o nitrato de amônio corresponde a apenas 5% das operações do futuro terminal. “Se chegarmos à conclusão de que não é possível movimentar nitrato de amônio, ainda assim estamos falando de um terminal absolutamente crucial para a economia do País, que gerará investimentos vultosos para o Porto de Santos e geração de empregos”.

Já o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Santos Port Authority (SPA), Bruno Stupello, apontou que, no acidente que aconteceu em 2020 no Porto de Beirute, no Líbano,

as cargas estavam armazenadas irregularmente há seis anos. O sinistro deixou quase 200 mortos, causou destruição na área portuária e é lembrado por especialistas que temem uma situação semelhante no cais santista.

“A movimentação do produto no Porto de Santos é feita com o prazo máximo de armazenagem de 15 dias. Isso é importante porque o produto tem a capacidade de expandir e de se contrair com as diferentes temperaturas que ocorrem ao longo do dia. Essa capacidade de expansão e contração se perde ao longo do tempo. E quando a capacidade de contração não existe mais, o produto fica mais poroso. E mais suscetível a explosões”.

Ele rechaçou os apontamentos de especialistas, indicando que houve uma consulta prévia ao órgão ambiental. “Temos visto inúmeras manifestações que só trazem alarmismo ou tentam criar pânico na população sem trazer elementos técnicos que justifiquem qualquer tipo de argumentação”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/12/2021

CÂMARA DE SANTOS VAI DEBATER RISCOS PROVOCADOS PELO ARMAZENAMENTO DE FERTILIZANTES

Terminal na região de Outeirinhos preocupa parlamentares

Por: Redação



Há um temor de que a implantação do STS53 prejudique a atracação dos navios de cruzeiros em Santos Foto: Carlos Nogueira/AT

A Câmara Municipal recebeu diversos estudos que apontam os riscos da implantação de um terminal de fertilizantes na região de Outeirinhos, no Porto de Santos. Além disso, os vereadores temem que a instalação, projetada pelo Governo Federal, inviabilize as atracações de navios de cruzeiros no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, antes da transferência dessas operações para o Valongo.

Uma audiência pública vai tratar desse tema amanhã, às 10 horas.

O Ministério da Infraestrutura prevê o leilão do STS53, para a movimentação e a armazenagem de granéis minerais – e deve haver investimentos de mais de R\$ 650 milhões. A área é composta por dois terrenos distintos, um adjacente ao cais e outro na retroárea. No total, são 87.981 metros quadrados.

Em sua fase final, o futuro terminal deve movimentar 5,1 milhões de toneladas ao ano, o que levanta preocupação para algumas pessoas. E, segundo o vereador Fabricio Cardoso, ainda é preciso entender o projeto e avaliar as consequências do empreendimento para o dia a dia da Cidade.

“São vários os pontos que a gente precisa debater. A questão do terminal de passageiros é óbvia: jamais pode haver um terminal de granéis sólidos ao lado do terminal de passageiros. Temos que entender o que vai acontecer para não inviabilizar essa operação”, destaca o parlamentar, que é presidente da Comissão do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Câmara de Santos. Outro ponto destacado pelo vereador é a necessidade de avaliar as projeções sobre potenciais riscos explosivos. A ideia é evitar que casos como o acidente no porto de Beirute, no Líbano, se repitam na Cidade.



“A comissão foi procurada por munícipes, professores e especialistas, com estudos demonstrando riscos nessa operação. A ideia da audiência é trazer luz para que a população esteja ciente do que pode acontecer e entender, por meio de profissionais, quais são as orientações, vantagens, prejuízos. Se houver, vamos encaminhar tudo para o Ministério Público”.

Cruzeiros

Há ainda o temor de que a implantação do STS53 e a instalação de equipamentos inviabilizem as atracações de navios de cruzeiros na região. O Governo contesta a alegação. Para o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), os maiores riscos são relacionados à continuidade das operações com cruzeiros no Porto de Santos, antes da transferência para o Valongo, considerado o local mais adequado.

“A gente entende que a quantidade de material que fica para ser transportada não oferece risco. É feito de forma segura e tem um órgão regulador que acompanha”.

Mesmo assim, Santos aponta que a Administração Municipal está atenta ao projeto do terminal de fertilizantes, ao impacto que poderá ser causado às pessoas, além da tecnologia que será usada para minimizar riscos de acidentes. “Temos agido junto ao Governo Federal porque a gente não quer que um terminal inviabilize a temporada de cruzeiros, que é muito importante para a economia de Santos e o turismo nacional”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/12/2021

MULTIFUNCIONALIDADE RIMA COM PRODUTIVIDADE

Lucas Rênio é Advogado especialista em Trabalho Portuário

Por: Lucas Rênio

Na longínqua década de 1970, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) concentrou-se em lançar reflexões e diretrizes sobre o futuro do Trabalho Portuário. A Recomendação OIT 145, de 1973, surgiu como fruto desse movimento.

Traçando rotas para que o port labour tenha uma evolução sustentável diante das evoluções sociais e tecnológicas que impactam a dinâmica da logística, a referida norma estabeleceu, dentre outros direcionamentos, que “o número de categorias especializadas deveria ser reduzido e deveriam ser modificadas suas atribuições, à medida que estiver sendo modificada a natureza do trabalho, e que um número mais elevado de trabalhadores se capacitem para efetuar um número maior de tarefas” (item 12).

Previu, ainda, que “deveria ser suprimida, quando possível, a distinção entre trabalho a bordo e trabalho em terra, a fim de se conseguir uma maior possibilidade de intercâmbio de mão-de-obra, maior flexibilidade na designação do trabalho, e maior rendimento das operações” (item 13).

A tradução desses conceitos deságua na multifuncionalidade. O trabalho multifuncional consiste, essencialmente, na possibilidade de que o mesmo trabalhador realize qualquer uma das seis atividades tipicamente portuárias: estiva, capatazia, conferência, bloco, conserto e vigilância (são atividades e não categorias, como impropriamente a Lei Federal 12.815/13 as denomina. Mas isso é assunto para outro artigo.

O escopo desse instituto é aliar produtividade com oportunidade: a dinâmica operacional é agilizada na medida em que o trabalhador multifuncional pode atuar em qualquer fase da movimentação, seja a bordo ou em terra, e a chance de ascensão profissional é potencializada. Exemplo: um trabalhador do bloco ou um consertador pode alcançar o status profissional e remuneratório de um conferente, de um operador de portêiner etc. Em 1993, 20 anos após a formatação da Recomendação OIT 145, a Lei Federal 8.630 consignou que “no prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores

portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade” (Artigo 57).

Essa otimista projeção de que a multifuncionalidade se concretizaria até 1998 não virou realidade. Apenas em 2020, após muito tempo desde aquela utópica projeção de cinco anos, a regulação portuária trabalhista avançou de forma significativa para destravar o tema em questão: a partir da Lei Federal 14.047, a multifuncionalidade no trabalho avulso deixou de ficar condicionada à negociação coletiva e passou a ficar liberada para aplicação direta dos Ogmos.

No trabalho vinculado, que vive um momento de grande insegurança jurídica quanto ao sistema de seleção que deve ser aplicado (prioridade x exclusividade), a multifuncionalidade jamais dependeu de negociação coletiva. Com base em regras como as da livre iniciativa, do poder diretivo e da máxima colaboração do empregado, os terminais e operadores sempre puderam, e continuam podendo, aplicar livremente o trabalho multifuncional mediante treinamento e remuneração adequados. Até mesmo trabalhadores que tenham sido validamente vinculados de fora do sistema Ogmom podem, de forma lícita e legítima, atuar como multifuncionais para os seus respectivos empregadores independentemente de negociação coletiva

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/12/2021

SANTOS TERÁ NOVA TECNOLOGIA DE DRAGAGEM

Acordo entre SPA, Wilson Sons e DockTech prevê monitoramento em tempo real da profundidade do canal de navegação

Por: Redação



Parceria inédita que possibilitará o uso de uma tecnologia israelense no Porto de Santos Foto: Carlos Nogueira/AT

Utilizar dados de levantamentos de profundidade realizados por rebocadores, criar uma representação virtual dinâmica do canal de navegação do Porto de Santos e identificar assoreamentos (deposição de sedimentos) para antecipar a dragagem de manutenção. Estes são os objetivos de uma parceria inédita que possibilitará o uso de uma tecnologia israelense no Porto de Santos.

O acordo entre a Santos Port Authority (SPA), a Wilson Sons e a DockTech prevê o estudo e colaboração para um monitoramento em tempo real da profundidade do canal de navegação e acesso aos berços de atracação do cais santista.

A tecnologia utiliza dados batimétricos (medição da profundidade) coletados pelos rebocadores da Wilson Sons para criar uma representação virtual dinâmica do leito marítimo do Porto. Ao analisar esses dados com algoritmos baseados em inteligência artificial, é possível identificar a ocorrência de assoreamento e antecipar as necessidades de dragagem, garantindo segurança à navegação.

“A infraestrutura portuária mundial ainda não possui instrumentos capazes de monitorar em tempo real a profundidade dos canais de navegação e acesso aos berços de atracação. A solução da DockTech possibilita fazer essa medição de forma dinâmica e, assim, evitar restrições de calado operacional, aumentar a segurança da navegação e prevenir o desperdício de recursos com dragagem”, explica Uri Yoselevich, co-fundador e CEO da DockTech.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/12/2021

PORTAL PORTO GENTE

VETO AO REPORTO É TIRO NO PÉ DO GOVERNO

Editor Portogente

Não há coerência, correspondência nem pragmatismo

Erra três vezes o governo Bolsonaro ao pensar em vetar a prorrogação do Reporto, instituído pela Lei nº 11.033/2004, para incentivar a modernização e potencializar a estrutura portuária brasileira. Primeiro, vai eliminar um fomento ao desenvolvimento tecnológico; segundo, desacelera a produtividade na movimentação portuária e, terceiro, desfavorece a competitividade do produto nacional no mercado internacional.



Veto ao Reporto é tiro no pé do governo

Pensar o progresso do Brasil como venda de ativos e sem incentivo ao desenvolvimento é o resultado que já se colhe, com o maior choque de juros dos últimos 20 anos e os 15 pedidos de exoneração no Ministério da Economia, entre os quais, quatro secretários do ministro. No âmbito dos portos, o veto à prorrogação do Reporto adiciona mais insegurança ao programa de desestatização, de tantas incertezas.

Esse benefício garante isenção de IPI, PIS/Cofins, ICMS estadual e imposto de importação, na compra de máquinas e equipamentos, sem similares nacionais, como os portêineres. Assim, fomenta a produção, favorece novos trabalhos e a poupança, bem como a atividade empresarial. Ou seja, aumenta a arrecadação na outra ponta em um processo econômico avançado, social e distributivo. Para alçar os portos brasileiros ao patamar dos grandes mundiais.

Trata-se de desonerar em mais de 50%, com o papel-chave desempenhado pelo incentivo, correspondente à produtividade, poupança e à atividade empresarial, para resultar progresso tecnológico e aumentar o rendimento per capita. Bate à porta a tecnologia 5G, da automação e inteligência artificial, que está tornando a competição maior do que parece. Esses fatores estão definindo os portos mais ágeis do mundo. É uma decisão estadista.

O veto do governo à prorrogação do Reporto até dezembro de 2023, de pronto, será um golpe no desenvolvimento do Brasil. Politicamente, fará uma demonstração de visão estreita de Estado e de falta de sintonia com o momento tecnológico. Como governo, irá tomar uma decisão descolada das suas bases produtivas e sociais. No caso, principalmente das comunidades portuárias.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 14/12/2021

Empresários querem a prorrogação de um regime especial tributário chamado de Reporto até 31 de dezembro de 2023

Por Robson Bonin



O Reporto está em vigor desde dezembro de 2004. A ideia, segundo líderes do setor, era tornar os portos nacionais competitivos do ponto de vista global, uma vez que no mundo como um todo, a carga tributária sobre a fabricação de equipamentos portuários é baixa. Diego Baravelli/Minfra/Divulgação

O setor portuário pressiona o Congresso para a prorrogação, até 31 de dezembro de 2023, de um regime especial tributário chamado de Reporto, que permite a desoneração tributária para aquisição de equipamentos portuários.

A prorrogação será debatida durante a votação do PL 4199, chamado de BR do Mar, e marcado para ser analisado pelos deputados nesta terça. A ideia inicial era ampliar o reporto até dezembro de 2021. Mas como o projeto demorou mais que o esperado para ser apreciado, a nova data sugerida é 31 de dezembro de 2023, com base em emenda apresentadas pelos senadores.

O Reporto está em vigor desde dezembro de 2004. A ideia, segundo líderes do setor, era tornar os portos nacionais competitivos do ponto de vista global, uma vez que no mundo como um todo, a carga tributária sobre a fabricação de equipamentos portuários é baixa. No Brasil, os diversos impostos em cascata (IPI, II e ICMS) alcançam alíquota agregada de 40%.

Caso o Reporto seja revogado neste momento, dizem os líderes do setor, haverá uma redução de 33% de investimentos destinados à movimentação de mercadorias, o que prejudica a balança comercial brasileira.

“É um absurdo que, com mais de 14 milhões de desempregados no Brasil, ainda se pense em tributar investimentos em meios produtivos que venham a possibilitar novos empregos e melhoria de renda para os brasileiros”, diz o deputado Júlio Lopes (PP-RJ).

Fonte: Revista VEJA

Data: 14/12/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 5,5% DE JANEIRO A OUTUBRO DE 2021

Informação: Informativo dos portos (13 de dezembro de 2021)



O setor portuário nacional (portos públicos e portos privados) movimentou, de janeiro a outubro deste ano, 1,010 bilhão de toneladas. O número representou crescimento de 5,5% em relação a igual período de 2020. Os portos públicos movimentaram 344,5 milhões de toneladas, aumento de 5,01%, e as instalações privadas 665,8 milhões de toneladas (+ 5,70%). As informações

são do Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ.

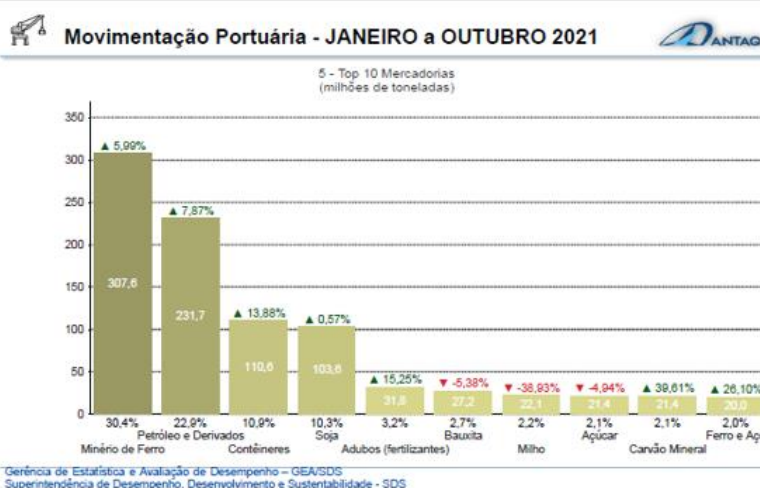
Os portos privados que tiveram maior crescimento relativo de movimentação em relação ao período janeiro/outubro de 2020 foram o Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul, com mais 95,3%, e o Terminal Portuário do Pecém, com mais 36,2%. Entre os portos públicos, os destaques foram os portos do Itaquí (+27,0%) e Itaguaí (+21,1%).

As instalações com maiores crescimentos relativos foram:

- Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (Total: 14,7 mi t, 17º em mov.), ?95,3%
- Terminal Portuário do Pecém (Total: 17,6 mi t, 15º em mov), ?36,2%
- Terminal Aquaviário de Osório (Total: 10,6 mi t, 21º em mov), ?31,2%
- Terminal Aquaviário da Ilha d'Água (Total: 18,1 mi t, 13º em mov), ?27,3%
- Itaquí (Total: 26,9 mi t, 8º em mov), ?27,0%
- Terminal Ilha Guaíba – TIG (Total: 22,4 mi t, 11º em mov), ?20,2%
- Itaguaí (Total: 44,8 mi t, 5º em mov), ?21,1

Em relação aos perfis de carga, o granel sólido (que representa 58,4% do total das cargas movimentadas nas instalações portuárias brasileiras) cresceu 1,8% em comparação com o mesmo período do ano passado, alcançando a movimentação de 589,7 milhões de toneladas. O granel líquido totalizou 260,8 milhões de toneladas (25,8% do total), registrando, até outubro de 2021, aumento de 9,7% em relação ao apurado nos dez meses do ano passado. A movimentação de carga containerizada alcançou 110,6 milhões de toneladas, com crescimento de 13,88%, e carga geral solta (com share de 4,9% do total) cresceu 11,7%, somando a 49,2 milhões de toneladas.

Entre as cargas mais movimentadas no período (jan/out), além dos contêineres, destaque para petróleo e derivados, que representaram 22,9% de toda a movimentação (231,7 milhões de toneladas), e crescimento de 7,9% em comparação com igual período de 2020; adubos (fertilizantes), com participação de 31,8 milhões de toneladas, crescimento de 15,3%; carvão mineral, que movimentou 21,4 milhões de toneladas, alta de 39,6%; e ferro e aço que registraram 20,0 milhões de toneladas movimentadas, elevação de 26,1%.

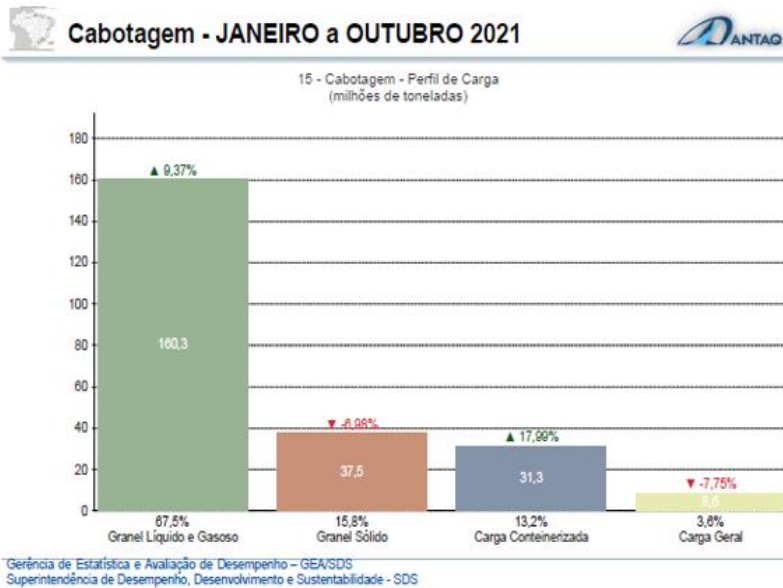


Navegações

Entre as navegações, o longo curso, que representa 70,5% de toda movimentação portuária brasileira, apresentou crescimento de 6,0% até outubro de 2021 em comparação com igual período de 2021. A cabotagem geral cresceu 6,7%, sendo que a cabotagem de contêineres teve expansão de 18,0% em toneladas e 15,8% em TEU. Já a navegação interior registrou queda de 5,0% no período.

Em outubro

Após crescimentos expressivos na movimentação de janeiro a julho, representando elevação de 9,8% no período, a movimentação mês a mês, de agosto a outubro, registrou quedas. A retração de outubro (-5,5%), especificamente, foi puxada pelo granel sólido, que apresentou -8,6%, e pelo granel líquido (-4,7%). Já a movimentação de carga containerizada cresceu 4,1% e a de carga geral solta +7,7% registraram crescimento no período.



Entre as mercadorias que puxaram a queda de outubro, as principais foram o milho, com queda de 53,6% em comparação com o mesmo mês de 2020 e o açúcar (-39,2%). As instalações que registraram quedas expressivas em outubro deste ano foram: o Ponta da Madeira com queda de 7,0% e Santos (-18,1%). No porto de Santos as quedas foram puxadas pelo açúcar (-45,1%) e milho (-41,1%), além de combustíveis (petróleo e derivados -18,2% e etanol combustível -78,0%). A movimentação do terminal de Ponta da Madeira é basicamente de minério de ferro.

Já os destaques positivos de outubro foram o porto de Rio Grande, com crescimento de 55,1% em comparação com o mesmo mês de 2020, puxado por movimentação de soja e de fertilizantes; o Tpet/Toil em Açu, +28,1%, com movimentação de petróleo, e o porto do Pecém, +44,1%, em razão do carvão mineral e petróleo e derivados.

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

Data: 14/12/2021

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA AUTORIZA CONSTRUÇÃO DE FERROVIA LIGANDO PIAUÍ AO PORTO DE SUAPE

Informação: Informativo dos portos (13 de dezembro de 2021)



A mobilização comandada pelo Governo de Pernambuco, que reuniu a bancada federal do Estado, além do setor empresarial, em torno de uma alternativa para a ligação ferroviária entre o Piauí e o Porto de Suape, conquistou um grande avanço nesta quinta-feira. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, assinou a autorização para que a mineradora Bemisa construa e explore uma ferrovia de 717 quilômetros conectando Curral Novo, no Piauí, ao Porto de Suape, na Região Metropolitana do Recife.

O ministro deu início, ainda, ao processo de consulta pública para que a Ilha de Cocaia seja retirada da área do Porto Organizado de Suape, o que possibilitará a movimentação de cerca de 20 milhões de toneladas de minério por Suape. Ao sair da chamada Poligonal do Porto, a ilha se torna viável para a instalação de um terminal privado de minério de ferro e, com isso, viabiliza a construção da ferrovia ligando o interior do Piauí ao atracadouro pernambucano.

O investimento previsto no projeto é de R\$ 5,7 bilhões, com a expectativa de gerar milhares de empregos para os pernambucanos. O grupo Bemisa, um dos maiores do País no ramo de



exploração e exportação de minérios, é o investidor privado captado pelo Governo de Pernambuco, em 2019, para escoar o minério por Suape. A empresa, com sede em Minas Gerais, formalizou o interesse em viabilizar a ferrovia ao Minfra no dia 2 de setembro deste ano.

“A confirmação desse projeto ferroviário entre o Piauí e o Porto de Suape é uma vitória de todos os pernambucanos. Temos trabalhado em parceria com a Bemisa para concretizar essa obra pelas indiscutíveis vantagens de Suape e, mais do que nunca, esse investimento está em um caminho irreversível para a sua concretização já nos próximos anos. A ferrovia vai cortar o Estado de ponta a ponta e será mais uma grande vantagem logística para Pernambuco, com a criação de milhares de empregos em setores diversos”, avaliou Paulo Câmara.

Para o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão, com a conclusão da ferrovia, uma série de outras oportunidades se abrirá para ampliação de novos negócios e redução dos custos com transporte. “O que também nos anima em todo esse processo é que a ferrovia não trará benefícios apenas com o transporte de minérios para Suape, pois há uma infinidade de novas possibilidades de negócios para diversas cargas, como grãos e veículos, por exemplo. O benefício não será apenas para Suape e para Pernambuco, mas sim para toda a região Nordeste”, comemorou.

A solicitação de construção da nova ferrovia entre o Piauí e Pernambuco é uma alternativa à Transnordestina, iniciada em 2006 e que permanece inacabada por conta de sucessivos atrasos na obra, a cargo da TLISA, empresa responsável pela concessão do serviço. Também participaram da reunião na capital federal o diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, e o diretor de Planejamento e Gestão da estatal, Francisco Martins.

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

Data: 14/12/2021

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

PETROBRAS CONFIRMA BOLSONARO E REDUZ PREÇOS DA GASOLINA EM 3,1%

A Petrobras confirmou o que vinha alardeando o presidente Jair Bolsonaro e reduziu os preços da gasolina nas refinarias em 3,13%, de R\$ 3,19 para R\$ 3,09 o litro. Os novos valores passam a valer a partir desta quarta-feira (15/12). A Petrobras justificou a diminuição dos preços da gasolina à queda do petróleo no mercado internacional.

Há pouco mais de uma semana, Bolsonaro disse a apoiadores que a estatal reduziria o valor do combustível. Um dia depois, a empresa negou, por meio de nota, que anunciaria queda nos preços da gasolina.

A confusão foi tamanha, que a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), órgão que regula e fiscaliza o mercado de capitais, abriu investigação contra a Petrobras, cujas ações são negociadas em Bolsa de Valores.

A CVM suspeita que pessoas do entorno do presidente, que teriam acesso a informações privilegiadas da Petrobras, estariam ganhando dinheiro ao operar com ações da empresa. Não foi a primeira vez que a CVM decidiu investigar tal suspeita.

Pressões presidenciais

Bolsonaro tem pressionado muito a estatal para que reduza os preços dos combustíveis como forma de derrubar a inflação. O alto custo de vida é hoje o principal responsável pelo derretimento da popularidade do presidente, que tentará a reeleição em 2022.

Os consumidores não escondem o descontentamento com o alto valor dos combustíveis nas bombas. “Está inviável”, diz Carlos Santos, 42 anos, motorista de transporte por aplicativos. Na média, os preços da gasolina nos postos do Distrito Federal estão em R\$ 6,999.

Especialistas dizem que a redução nos preços da gasolina pela Petrobras é um movimento temporário, pois a tendência é de nova alta para as cotações do barril de petróleo no mercado externo. Além disso, o dólar, outro fator usado como referência pela estatal na sua política de preços, continua roçando os R\$ 5,70.

Fonte: Correio Braziliense - BR

Data: 13/12/2021

SÉRIE DE CONCESSÕES NO SETOR DE TRANSPORTE NÃO CONSEGUE SUPRIR GARGALOS DA ÁREA

Desde o início do governo, foram realizados 79 leilões na área de transportes, mas investimentos não são suficientes

Por Fernanda Strickland



(crédito: Gustavo Moreno/CB/D.A. Press)

O governo realizou uma série de leilões de concessão de infraestrutura ao longo deste ano, mas isso não foi suficiente para fazer a economia decolar. Especialistas explicam que os investimentos têm retorno a médio e a longo prazos, mas que eles são muito importantes para garantir o crescimento sustentado do Produto Interno Bruto (PIB) do país, que entrou em recessão técnica após dois trimestres negativos. Além disso, lembram que os valores

ainda não são suficientes para eliminar os gargalos do setor de transportes.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura (MInfra), o setor público não tem apresentado capacidade de fazer os investimentos necessários e, por isso, realiza os leilões para atrair o capital privado. O maior objetivo do governo com programa de concessões é melhorar a qualidade de vida das pessoas, porém essa melhoria só é possível a médio e longo prazo, segundo a pasta.

O plano de concessões do governo, de 2019 até 2022, tem a previsão de atrair R\$ 250 bilhões em investimentos que seriam cruciais para a retomada da economia pós-pandemia, de acordo com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

Em evento do setor realizado há três semanas, Freitas informou que foram realizados, desde o início do governo Jair Bolsonaro (PL), 79 leilões no setor de transportes, envolvendo portos, aeroportos, rodovias e ferrovias. Ao todo, esses projetos somam pouco mais de R\$ 90 bilhões em investimentos contratados e são capazes de gerar 1,2 milhão de novos postos de trabalho nos próximos anos, de acordo com o ministro.

"Houve a transferência à iniciativa privada de 34 aeroportos, 33 arrendamentos portuários, 99 autorizações para terminais privados, seis ferrovias e seis rodovias", disse Freitas. Ele vem prometendo R\$ 260 bilhões em novos contratos até o fim do ano que vem.

Leilões realizados desde 2019

Veja a lista de alguns leilões realizados nos últimos três anos pelo Ministério da Infraestrutura



34 aeroportos concedidos

- **Nordeste:** Recife/PE, João Pessoa e Campina Grande/PB, Maceió/AL, Aracaju/SE, e Juazeiro do Norte/CE
- **Centro-Oeste (MT):** Várzea Grande (Cuiabá), Alta Floresta, Rondonópolis e Sinop
- **Sudeste:** Vitória/ES e Macaé/ RJ

Investimentos: R\$ 9,62 bilhões

- **Sul:** Curitiba/PR, For. do Iguaçu/PR, Londrina/PR, Bacachê em Curitiba/PR, Navegantes/SC, Joinville/SC, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS e Bagé/RS
- **Norte I:** Manaus/AM, Tabatinga/AM, Tefé/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC e Boa Vista/RR
- **Central:** Goiânia /GO, Palmas/TO, São Luís/MA, Imperatriz/MA, Teresina/PI e Petrolina/PE



33 terminais arrendados

- 3 em Cabedela/PB (AE10, AE11 e A101)
- 1 em Vitória/ES (VIX30)
- 5 em Belém/PA (BELO2A, BELO2B, BELO4, BELO8 e BELO9)
- 2 em Vila do Conde/PA (VDC e VDC12)
- 4 em Santos/SP (STS20, STS13A, STS14, STS14A e STS08A)
- 2 em Paranaguá/PR (PAR01 e PAR12)
- 2 em Aratu/BA (ATU12 e ATU18)

Investimentos: R\$ 4,1 bilhões

- 2 em Maceió/AL (MAC10 e MAC13)
- 2 em Macuripe/CE (MUC 01 e MUC02 Terminal pesqueiro)
- 4 em Itaquí/MA (IQI03, IQI11, IQI12, IQI13)
- 1 em Petelas/RS (PEL01)
- 1 em Santana/AP (MCP02)
- 1 em Salvador/BA (SSD09)
- 1 em Areia Branca/RN (TERSAB)
- 1 em Imbituba/SC (IMB05)



6 ferrovias

- 2 concessões, 3 renovações e 1 investimento cruzado:
- Concessão Ferrovia Norte-Sul (FNS)
- Renovação Rumo Malha Paulista (RMP)
- Renovação da Estrada de Ferro Carajás (EFC)

Investimentos: R\$ 28,82 bilhões

- Renovação da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) + FCO
- Concessão da Ferrovia Oeste-Leste (FIOL I)



6 rodovias concedidas

- BR-101/290/386/448/RS (RIS)
- BR-364/365/GO/MG
- BR-101/SC

Investimentos: R\$ 37,3 bilhões

- BR-153/080/414/GO/TO
- BR-163/230/MT/PA
- BR-116/101/SP/RJ (Dutra)

Fonte: Ministério da Infraestrutura (MInfra)

Na opinião de Venilton Tadini, presidente-executivo da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), apesar dos leilões em curso, o país ainda investe pouco em infraestrutura. "Temos dois movimentos. Em uma frente, o investimento privado, que está mais dinâmico e crescendo com a realização dos leilões de concessão e PPPs (Parcerias Público-Privadas) e também iniciativas de desestatização. Do outro lado, temos o investimento público, decrescente nos últimos anos", explicou, lembrando que os governos estaduais também realizaram concessões importantes, como na área de saneamento.

"Na área federal, os investidores privados assumiram compromissos de investir em rodovias federais importantes e também nos aeroportos que eram operados pela Infraero. Somente nestes casos, o compromisso de investimentos supera R\$ 30 bilhões ao longo do período dos contratos", comentou o presidente da Abdib.

Tadini destacou que é muito difícil recuperar o atraso. "O fato, no entanto, é que a curva de investimentos em infraestrutura permaneceu estagnada nos últimos anos. O patamar está ainda baixo, insuficiente diante das necessidades de aportes anuais", observou Tadini. Ele explicou que, desde 2016, a soma dos investimentos públicos e privados realizados na infraestrutura brasileira, em números atualizados, está, em média, na faixa de R\$ 130 bilhões por ano.

(foto: Thiago Fagundes)

"Mesmo com o dinamismo do setor privado, é preciso recuperar a capacidade do poder público de investir para voltar a contribuir para expandir e modernizar a infraestrutura", lamentou.

Frederico Flósculo, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (UnB), avaliou que a prática dos leilões de infraestrutura pode ser muito vantajosa para a sociedade e para as empresas, porque desburocratiza oportunidades para que empresas privadas possam entrar nesse mercado especial do serviço público, aumentando a competição e barateando custos.

Ele destacou também que, além de fazer os leilões, é preciso que o governo também providencie uma análise sobre o resultado dessas concessões, a fim de avaliar os impactos, pois as autoridades precisam prestar contas dessas medidas. "De um modo geral, esses leilões podem ser uma coisa muito boa para economia, mas, na verdade, a transparência é praticamente nenhuma, porque nunca se sabe o que realmente acontece depois do leilão", explicou.

Luciano Machado, engenheiro civil e sócio da MMF Projetos, citou como ponto positivo o leilão, como o da Nova Dutra, que inclui trecho da Rio-Santos entre Rio de Janeiro e Ubatuba (SP). A vencedora foi a concessionária CCR, que renovou a concessão pagando uma outorga de R\$ 1,77 bilhão. "O investimento da CCR, será de R\$ 15 bilhões no total, mas será feito durante 30 anos", disse.

Fonte: Correio Braziliense - BR

Data: 13/12/2021

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

NOVA PLATAFORMA INTERATIVA LANÇADA PELO MINFRA E EPL TRAZ INDICADORES MENSIS SOBRE O SETOR DE TRANSPORTES

Panorama Transportes apresentará periodicamente uma série de dados relativos ao transporte e movimentação de cargas e passageiros

O setor de transportes conta agora com uma nova ferramenta online que apresentará mensalmente um balanço de desempenho através de indicadores: o Panorama Transportes. Composto por um painel interativo, o informativo permite ao usuário a seleção de filtros para personalizar a pesquisa, a partir de uma série de dados mensais e informações objetivas. Uma iniciativa idealizada pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra) e pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e desenvolvido pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL).

O objetivo é expor, mensalmente, diversos indicadores do setor de transportes, divididos em três temas: transporte e movimentação de cargas e passageiros; tráfego e segurança; e indicadores socioeconômicos. A pesquisa está dividida por tópicos. Em transporte e movimentação, os dados estão divididos por modo de transporte, tanto para cargas quanto para passageiros. São vários indicadores, que contam, inclusive, com cálculos estimativos pela EPL.

“Com essa parceria entre a EPL e o Ministério da Infraestrutura, juntamos os esforços para criar uma ferramenta ainda mais inovadora”, avalia a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MInfra, Natália Marcassa. “Antes, tínhamos informativos rígidos, com informações pontuais, que serviam como fotografias. Agora, cidadãos, produtores, investidores e agentes públicos terão a sua disposição painéis interativos para escolher os recortes de informações, de acordo com a necessidade de cada um”, completou.



<https://youtu.be/1uX8x1uXsqw>

O diretor-presidente da EPL, Arthur Lima, destacou que a plataforma permite o acesso das informações do setor de transportes em linguagem clara e acessível. “O Panorama Transportes é uma fonte de consulta que permite apoiar os setores público e privado na tomada de decisões estratégicas de investimentos e planejamento do setor de transporte e logística. Além disso, permite que a

pesquisa científica para o setor seja apoiada em dados técnicos qualificados”.

Para cargas são disponibilizados o volume transportado pelo modo aquaviário, com foco no comércio exterior e tipo de carga; volume de cargas do transporte ferroviário por grupo de carga;

carga paga transportada no setor aéreo, por origem doméstica e internacional; além de um recorte no transporte rodoviário, apresentando volume transportado de soja, milho e farelo, com foco no comércio exterior, e também de combustíveis e derivados.

Nas informações de passageiros, estão destacados dados mensais e anuais de passageiros transportados pelo setor aéreo e a tarifa aérea real média (Yield). No rodoviário, são apresentadas estimativas de preço médio da passagem interestadual, assim como de passageiros transportados.

Inovação

A nova ferramenta também inova nas questões de custos e fretes, apresentando, por meio de indicadores, gráficos temporais e percentuais de variação, o frete médio em R\$/TKU de rodovias, ferrovias e cabotagem por grupos de mercadorias (contêineres, diesel, minério, e soja, milho e farelo). Constam ainda estimativas de consumo de óleo diesel pelo setor de transportes e dados do preço médio estimado de revenda do diesel e da produção de óleo diesel no Brasil.

Sob os aspectos de tráfego, é apresentado o índice ABCR para veículos leves e pesados, assim como de o tráfego registrado em praças de pedágio, podendo ser consultado para motos, veículos leves, veículos pesados e tráfego isento, por mês e acumulado, além de percentuais de variação. A ferramenta também mostra os dados relativos a vítimas fatais em acidentes.

Já os indicadores socioeconômicos estão divididos em PIB por trimestre e acumulado; investimento público federal por modo de transporte - rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário; Índice Cielo de Varejo Ampliado (ICVA); Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) no setor de transportes; e o Saldo de emissões e demissões formais no setor de transportes.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 14/12/2021

ACESSO TERRESTRE A SÃO LUÍS, NO MARANHÃO, GANHA TRECHO DUPLICADO E PISTAS RENOVADAS

Obra é estratégica pelo escoamento da produção agrícola da região do Matopiba até o Porto de Itaqui, no Maranhão (MA). No total, foram entregues 15 quilômetros

Prioridade para o Governo Federal, a duplicação da única via de entrada e saída rodoviária para São Luís, capital do Maranhão, avança com a conclusão da duplicação de sete quilômetros e a restauração de outros seis quilômetros previstos em série de melhorias na BR-135/MA. São dois segmentos: kms 51 ao 58 (duplicação) e seis quilômetros (recuperação), dentro do lote 1 (dos KMs 25 ao 42).



Entrega aumenta segurança na rodovia para os usuários e facilita o transporte de cargas - Crédito: Divulgação/DNIT

A obra é estratégica porque, além de ser o único acesso terrestre a São Luís, a BR-135/MA é essencial ao escoamento da produção agrícola da região do Matopiba – formada por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia – até o Porto de Itaqui (MA). A conclusão do empreendimento é vital para o desenvolvimento socioeconômico do

estado e do Nordeste brasileiro.

O que é feito?



No total, o Governo Federal, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), executa serviços de duplicação, drenagem, terraplanagem e pavimentação em 18 quilômetros da rodovia, entre os municípios de Bacabeira e Santa Rita. As obras no chamado lote 2 continuam dos KMs 58 ao 69, com previsão de entrega em 2022.

A duplicação na rodovia federal visa oferecer mais segurança aos usuários, reduzindo o número de acidentes em uma região com tráfego intenso. Espera-se que os trabalhos impulsionem o transporte de cargas e melhorem a circulação de veículos de passeio e de serviços na via, diminuindo ainda o tempo de viagem pela estrada.

Restauração concluída

Além da liberação do primeiro trecho duplicado do lote 2 da BR-153/MA, o Dnit concluiu também nesta sexta os últimos seis quilômetros de restauração previstos no lote 1 (dos KMs 25 ao 42). O trecho liga São Luís a Bacabeira.

As equipes recuperaram o pavimento, implantaram acostamento e dispositivos de drenagem, bem como realizaram serviços de execução de base de BGS com cimento e revestimento asfáltico em CBUQ com polímero.

A obra foi realizada por meio de parceria entre o Dnit e o 1º Grupamento de Engenharia do Exército, sendo executada pelo 3º Batalhão de Engenharia de Construção. O investimento neste trecho é de R\$ 42 milhões.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do Dnit

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 14/12/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

VALOR DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA DO BRASIL FECHARÁ 2021 COM ALTA DE 10%, DIZ GOVERNO

(Por Laís Morais)

SÃO PAULO (Reuters) – O Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP) do Brasil deverá atingir 1,113 trilhão de reais em 2021, alta de 10% na comparação com o 2020, estimou o Ministério da Agricultura nesta terça-feira, destacando que um aumento maior no faturamento das lavouras.

Para o governo, essa é uma cifra praticamente definitiva, pois os preços estão estáveis e as safras de 2021 quase finalizadas, embora algumas lavouras de inverno ainda estejam incompletas.

“O VBP de 2021 vem sendo impulsionado principalmente por lavouras, que cresceram 12,3%, e pela pecuária, com crescimento de 5,4%”, disse o ministério em nota.

Os produtos com maior contribuição estimada ao VBP neste ano, de acordo com a pasta, são soja (361,4 bilhões de reais), milho (124,8 bilhões de reais), cana-de-açúcar (85,4 bilhões de reais), café (40,1 bilhões de reais) e algodão (26,9 bilhões de reais).

“Estes cinco produtos representam 57,3% do VBP de 2021”, disse o governo federal.

O governo acrescentou que no ramo da pecuária os melhores resultados foram observados na carne bovina e na carne de frango.

Para 2022, o ministério estima aumento de 4,5% no VBP, para 1,164 trilhão de reais, com as lavouras mais do que compensando uma queda esperada para a pecuária.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 14/12/2021

AIE CORTA PREVISÕES PARA CRESCIMENTO DA DEMANDA GLOBAL POR PETRÓLEO EM 2021 E 22



AIE corta previsões para crescimento da demanda global por petróleo em 2021 e 22 – Foto: Divulgação/Petrobras

As viagens aéreas e, em particular, o consumo de combustível de aviação, serão os mais afetados pela variante, disse a AIE. Mas, no geral, a cepa vai “desacelerar temporariamente, mas não interromper, a recuperação da demanda por petróleo”, na visão da entidade com sede em Paris.

A opinião da AIE de que o impacto da Ômicron será limitado ecoou a visão da Opep, exposta em relatório divulgado ontem. No entanto, há divergências entre a avaliação das duas organizações sobre a produção global de petróleo no próximo ano.

O cartel com sede em Viena argumentou que falta de investimento de países produtores de petróleo fora da aliança é um “potencial limitante do crescimento”, mas a AIE destacou que EUA, Canadá e Brasil devem produzir em níveis recordes.

A AIE disse que a Arábia Saudita e a Rússia – os dois líderes da Opep+ – também podem bater recordes de produção, se a aliança continuar sua política de desfazer os cortes de produção implementada no ano passado, quando o impacto econômico global da pandemia piorou. Pelos cálculos da instituição, a produção da Opep+ avançou 400 mil bpd em novembro. Fonte: Dow Jones Newswires

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 14/12/2021

COMISSÃO DA CÂMARA APROVA MERCADO LIVRE E NOVAS REGRAS PARA SETOR ELÉTRICO

A Comissão Especial da Câmara aprovou na tarde desta terça-feira, 14, o projeto de lei 1.917/2015, que traz novas regras regulatórias para o setor elétrico e um cronograma para abertura do mercado livre de energia para todos os consumidores. O texto foi aprovado em caráter terminativo e, caso não haja requerimento para votação do plenário da Casa, seguirá para análise no Senado.

A matéria estava parada no colegiado desde 2018. A discussão foi retomada em setembro deste ano, quando o relator, deputado Edio Lopes (PL-RR), apresentou uma nova versão de seu parecer. Desde então, diversas tentativas de votação foram realizadas, mas não havia consenso sobre o texto final.

Pela redação aprovada nesta tarde, todos os consumidores poderão negociar no ambiente livre em até seis anos a partir da publicação da lei. Hoje, a negociação direta com as geradoras é restrita apenas para alguns consumidores de energia, como indústrias e grandes comércios.

No mercado livre, o consumidor que fecha um contrato sabe quanto pagará pela energia que vai consumir durante toda a vigência do contrato. Já para os atendidos pelas distribuidoras, como os



residenciais, as tarifas são corrigidas anualmente pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

O PL traz outros dispositivos aguardados pelo setor elétrico, como a possibilidade de separação de “lastro”. Além da contratação de energia, será permitido a contratação separada da “segurança” que uma usina pode trazer para o sistema, por meio de lastro de capacidade ou lastro de energia.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 14/12/2021

CÂMARA APROVA CONTRATAÇÃO OBRIGATÓRIA DE USINAS TÉRMICAS A CARVÃO ATÉ 2040

Na contramão de um movimento global, a Câmara aprovou um projeto de lei que garante a contratação de energia gerada a partir de termelétricas a carvão mineral. O texto, que ainda precisa ser analisado pelo Senado Federal, prolonga benefícios no Brasil para o combustível, considerado uma das fontes mais poluentes de geração de energia, logo após diversos países fecharem acordo para eliminar o uso de carvão nos próximos anos.

O texto garante a contratação da energia gerada por usinas termelétricas a carvão mineral localizadas em Santa Catarina. Entre as medidas, está a contratação até 2040 da energia gerada pelo Complexo Termelétrico Jorge Lacerda e a obrigação de a União prorrogar a outorga de autorização por quinze anos a partir de 2025.

Hoje, os brasileiros já pagam para garantir subsídios a um grupo de usinas de carvão mineral. Os benefícios são pagos com recursos da Conta de Desenvolvimento Energético, a CDE), que, por sua vez, é rateada nas contas de todos os consumidores do País – os que negociam no mercado livre, como as indústrias, ou são atendidos por distribuidoras, maior parte do consumo residencial. Neste ano, R\$ 750 milhões foram destinados para a compra de carvão mineral. Em 2020, foram repassados R\$ 666 milhões.

De acordo com a matéria, os contratos de energia de reserva firmados com o governo, devem estabelecer “receita fixa suficiente para cobrir os custos associados à geração contratual de que trata esse parágrafo, incluindo custos com combustível primário e secundário associados, custos variáveis operacionais, assim como a adequada remuneração do custo de capital empregado nos empreendimentos”.

Ainda, que a compra mínima de carvão mineral nacional deverá ser feita por preços determinados pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e garantir a aquisição mínima de 80% do montante anual de combustível principal utilizado pelo Complexo Jorge Lacerda proveniente de minas em Santa Catarina.

A medida também cria o chamado Programa de Transição Energética Justa, o TEJ. Segundo o texto, o objetivo é “preparar a região carbonífera de Santa Catarina para provável encerramento, até 2040, da atividade de geração termelétrica a carvão mineral nacional sem abatimento da emissão de gás carbônico”.

O programa contará com um grupo com representantes da Casa Civil, Ministério de Minas e Energia (MME), Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Ministério do Meio Ambiente, Ministério do Desenvolvimento Regional, representantes do governo do Estado de Santa Catarina e associações e federações ligados à cadeia de carvão. O colegiado terá que, em até 12 meses, apresentar o “Plano de Transição Justa” com indicação de responsáveis e ações.

Senadores tentaram incluir a contratação obrigatória de termelétricas a carvão mineral na medida provisória (MP) da privatização da Eletrobras. Por meio de outra emenda, senadores também

tentaram acrescentar o direcionamento de R\$ 2,5 bilhões, em dez anos, para revitalização das regiões carboníferas no Rio Grande do Sul, em Santa Catarina e no Paraná.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 14/12/2021



DIÁRIO DO LITORAL - SP

DEPUTADA ESPERA QUE AEROPORTO DO GUARUJÁ ESTEJA FUNCIONANDO EM 2022

Prefeitura enviou parte dos documentos necessários para a liberação de recursos

DA REPORTAGEM



Deputada espera que aeroporto do Guarujá esteja funcionando em 2022 / Divulgação

A deputada federal Rosana Valle (PSB) pediu à Prefeitura de Guarujá agilidade no envio de documentação para que o Ministério da Infraestrutura (Minfra) possa celebrar o termo de compromisso para as obras de reforma e ampliação do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá.

Após reunião da deputada com o secretário Nacional de Aviação Civil, Ronei Saggiaro Glanzmann, e com Márcio Maffili, coordenador de Projetos Aeroportuários do Departamento de Investimento do Minfra, a Prefeitura providenciou o envio de parte dos documentos.

O Minfra constatou ainda que é necessário verificar se há restrições ao Município de Guarujá junto ao Cadastro Único de Exigências para Transferências Voluntárias, o CAUC. Trata-se de serviço da Secretaria do Tesouro Nacional que informa sobre o cumprimento de requisitos fiscais necessários à celebração de convênios para transferência de recursos do Governo Federal, pelos entes federativos, seus órgãos e entidades, e pelas Organizações da Sociedade Civil (OSC).

O CAUC consolida, em um único documento, os dados recebidos de cadastros de adimplência ou sistemas de informações financeiras, contábeis e fiscais geridos pelos órgãos e entidades da União.

O envio destes documentos é indispensável para a liberação, por exemplo, dos R\$ 10 milhões que a deputada conseguiu aprovar junto à bancada paulista dos deputados federais. O recurso será utilizado na implantação de cerca, sinalização, vias de serviço, terminal e recuperação do pavimento do aeroporto.

Outros R\$ 950 mil também foram liberados pelo Governo Federal para a abertura do aeroporto aos voos comerciais. “Espero que o termo de compromisso seja assinado o mais breve, os recursos liberados e comecem as próximas etapas das obras para que o aeroporto esteja funcionando ano que vem”, disse Rosana Valle.

Fonte: Diário do Litoral - SP

Data: 14/12/2021

POLÍCIA CIVIL APREENDE MAIS DE 50KG DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS

A droga tinha como destino o porto da Antuérpia, na Bélgica
DA REPORTAGEM



Polícia apreende 50kg de cocaína no Porto de Santos / Divulgação/ Polícia Civil

Um carregamento com mais de 50kg de cocaína foi interceptado por policiais civis nesta segunda-feira (13), no Porto de Santos. A droga seria transportada em um contêiner por uma organização criminosa até a Bélgica.

Diligências da 1ª Delegacia do Departamento de Investigações Criminosas (Deic) levaram os policiais até o carregamento de resmas de papel dentro de um contêiner em um terminal portuário na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, que seria utilizado para mascarar o transporte das substâncias ilícitas.

Em meio a carga, foram encontrados 48 tabletes de cocaína, totalizando 51 kg da droga. Conforme a Polícia Civil, o contêiner seguiria até o Porto de Antuérpia, na Bélgica.

A droga foi apreendida e passou por análise da perícia. Até o momento, ninguém foi preso, mas as investigações prosseguem para localizar os responsáveis pela operação.

Fonte: Diário do Litoral - SP
Data: 14/12/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

GOVERNO REVÊ REGRAS DE LEILÕES DE GÁS E PETRÓLEO

Idealizada pelo ex-diretor-geral da agência Décio Oddone, Oferta Permanente deve substituir, inclusive, os leilões do pré-sal



(Shutterstock)

Vinte anos após o primeiro leilão de áreas de petróleo e gás no Brasil – e após alguns encalhes emblemáticos -, o governo abandona os leilões tradicionais da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e adota um novo mecanismo para expandir a produção nacional: a Oferta Permanente. É uma espécie de estoque de ofertas contínuas de blocos, que podem ser licitados quando houver investidor interessado.

Idealizada pelo ex-diretor-geral da agência Décio Oddone, a Oferta Permanente deve substituir, inclusive, os leilões do pré-sal. A cobiçada região já teve 11 blocos incluídos no banco de ofertas, mas cada caso será avaliado, segundo o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que anunciou a mudança do sistema de leilões na semana passada.

“O fortalecimento da Oferta Permanente como a principal forma de ofertar blocos é uma decisão correta. A inclusão dos 11 blocos do pré-sal deveria ser complementada pela oferta das áreas do pós-sal dentro do polígono. Isso traria mais investimentos e aumento mais rápido da produção, especialmente na bacia de Campos, onde não há ofertas fora do pré-sal há mais de dez anos”, avaliou Oddone, hoje presidente da Enauta, referindo-se ao polígono do pré-sal, uma área com os melhores reservatórios dessa região “fechada” para operar sob o regime de partilha de produção.

Cinco dos 11 blocos foram ofertados e não arrematados na 4.^a (Itaimbezinho) e na 6.^a (Norted e Brava, Bumerangue, Cruzeiro do Sul e Sudoeste de Sagitário) rodadas de partilha de produção. Os demais seriam ofertados na 7.^a (Ágata, Água marinha e Esmeralda) e na 8.^a (Jade, Turmalina e Tupinambá) rodadas.

O talvez último grande leilão do pré-sal com áreas escolhidas pelo governo, como acontece desde 1999, ocorrerá na sexta-feira: dois campos que não receberam ofertas no primeiro leilão da cessão onerosa, em 2019, Atapu e Sépia, voltam com preços 70% inferiores. A 17.^a rodada de concessões, este ano, teve só cinco blocos adquiridos, de quase cem ofertados, e o encalhe de áreas como Atapu e Sépia, no pré-sal da bacia de Santos.

As rodadas que estavam sendo preparadas para 2022 – 18.^a de concessões e 7.^a e 8.^a de partilha de produção -, foram incluídas na nova modalidade.

Para Henrique Jager, pesquisador do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Ineep), colocar áreas do pré-sal na Oferta Permanente reduz a transparência de ativos que pertencem à sociedade e pode desvalorizá-los.

Ele diz que a decisão atende a reivindicação das petroleiras, que nos últimos leilões demonstraram falta de apetite em assumir os riscos que os blocos sem avaliações prévias oferecem, comportamento que vem ocorrendo globalmente em toda a indústria do petróleo. “As petroleiras alegam que não dá tempo de estudar as áreas oferecidas nos leilões, e por isso são obrigadas a assumir riscos geológicos com o governo. No caso do pré-sal não faz sentido, porque o risco geológico é pequeno”, diz ao Estadão/Broadcast.

Fonte: MoneyTimes

Data: 14/12/2021

HÁ MOTIVOS PARA OTIMISMO, DIZEM INVESTIDORES APÓS MELHORA FISCAL DO GOVERNO

Por Bloomberg



Alguns investidores dizem que o Brasil já atingiu o fundo do poço (Imagem: Edu Andrade/Ascom/ME)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, vem dizendo aos investidores que eles estão errados há meses.

Em discursos públicos e reuniões privadas, Guedes está constantemente tentando afastar preocupações com as

perspectivas fiscais do Brasil.



Dados e previsões recentes mostram os melhores números do orçamento em anos, mesmo com o aumento dos gastos sociais para diminuir os impactos da pandemia sobre mais pobres.

O pessimismo que colocou os títulos, moeda e bolsa de valores do país entre os de pior desempenho do mundo neste ano é exagero, diz o ministro.

“O nosso será o primeiro governo que vai sair gastando menos do que quando entramos”, disse Guedes, em 7 de dezembro, durante um evento online com investidores.

“Esses são fatos concretos. Você ouve muito barulho sobre a sustentabilidade fiscal no Brasil, sobre como a política fiscal é frouxa, mas posso garantir que isso é barulho.”

Há sinais de que parte do pessimismo começou a diminuir, mesmo com o real próximo ao menor nível em oito meses.

O Ibovespa subiu cerca de 7% desde que atingiu a menor baixa de 13 meses em 1º de dezembro. O spread dos títulos externos caiu 40 pontos-base nas últimas semanas.

Guedes faz questão de divulgar previsões que mostram que o Brasil está a caminho de registrar o menor déficit em sete anos, os níveis de dívida bruta estão caindo e os gastos do governo devem ser os mais baixos como porcentagem do PIB desde 2014.

Em uma era de espetaculares déficits em países desenvolvidos, como os EUA, e déficits em países como Chile e Colômbia que se prevêem ultrapassar o Brasil, o país parece um modelo de responsabilidade.

“Os números fiscais brasileiros estão superando maciçamente as expectativas”, disse Gustavo Medeiros, chefe de pesquisa do Ashmore Group em Londres. Embora ele reconheça que o arcabouço fiscal precisará ser reforçado nos próximos anos, acha que isso é inevitável e está otimista com os títulos públicos pré-fixados e os privados.

Para os céticos, o aumento dos gastos sociais vinculados à pandemia não foi reduzido o suficiente, e eles temem que haja mais pressão para estourar o teto de gastos num momento em que o presidente Jair Bolsonaro se prepara para tentar a reeleição.

Eles apontam para uma aceleração da inflação muito mais rápida no Brasil do que em outras nações em desenvolvimento, e para um histórico de gastos agressivos durante recessões – como aconteceu após a crise financeira de 2008.

Todo esse pessimismo tem sido doloroso para o mercado brasileiro, mesmo considerando a recuperação recente. O Ibovespa tem o segundo pior desempenho do mundo neste ano, atrás apenas do índice de Hong Kong.

O real está caminhando para seu quinto ano consecutivo de queda. E os spreads dos títulos estrangeiros do Brasil aumentaram 10 vezes a média dos mercados emergentes.

“Quando você começa com populismo fiscal, o preço a pagar é muito alto”, disse Luis Stuhlberger, sócio fundador da Verde Asset Management, cujo fundo carro-chefe rendeu mais de 18.000% em moeda local desde 1997. Os ativos brasileiros estão precificando “um monte de coisas ruins”, disse ele em um evento no mês passado.

Outros investidores encontram motivos para estarem otimistas e dizem que veem oportunidades de compra enquanto os números do orçamento estão melhorando.



O déficit primário do Brasil – que exclui o pagamento da dívida – cairá para 0,4% do Produto Interno Bruto até o final de 2022, o mesmo nível de 2014, de acordo com o Ministério da Economia. Os gastos do governo também voltarão ao mesmo nível de 2014: 18% do PIB. A dívida bruta cairá para 80,6% do PIB em 2021, de 88,8% neste ano.

Tanto o JPMorgan quanto o HSBC avaliam que o mercado de ações chegou ao fundo do poço. O ETF iShares MSCI Brasil registrou ingressos superiores a US\$ 280 milhões na semana passada, o maior em dois anos.

O ponto mais sensível para os investidores são as manobras que o governo fez para furar o teto de gastos. Quando a mudança foi anunciada em outubro, os mercados afundaram. Vários membros da equipe de Guedes saíram e os investidores especularam se ele também iria pedir demissão.

Em vez disso, o ministro minimizou a saída da equipe, dizendo que eram “bons jovens”, mas pouco dispostos a abrir os olhos para a necessidade de melhorar a vida dos mais pobres num momento de pós-pandemia.

“Parece razoável fazer um pouco pior fiscalmente, mas melhor política e socialmente”, disse o ministro em um evento em Brasília algumas semanas atrás, abordando as críticas sobre o governo estourando o limite de gastos. “Eu espero que os mercados compreendam isso. Vejo uma posição um pouco infantil de achar que ‘é o teto ou a morte’.”

A eleição, que provavelmente colocará Bolsonaro contra o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, também é um fator de preocupação entre os investidores, temerosos de que isso leve o presidente a expandir gastos para se reeleger ou, se perder, o novo governo seja de ganância.

Há incertezas em relação ao futuro do arcabouço fiscal e de como o próximo presidente vai tratar do tema, disse o Ministério da Economia em resposta a perguntas da Bloomberg News.

O Banco Central, por sua vez, disse na semana passada que as dúvidas sobre as perspectivas para os gastos têm potencial para aumentar as expectativas de inflação.

Mas para Trang Nguyen, estrategista de mercados emergentes do JPMorgan Securities em Nova York, os ativos do Brasil já refletem os riscos fiscais após o desempenho negativo deste ano. Ela adicionou títulos de dívida do país no exterior, dizendo que a queda foi longe demais.

“A liquidação dos spreads parece exagerada e provavelmente mais do que compensa o aumento do risco fiscal e político”, disse ela em entrevista.

Daniel Shaykevich, co-diretor de dívida soberana e de mercados emergentes do Vanguard Group, afirmou que os investidores estão preocupados com as perspectivas para os gastos do governo, dada a volatilidade política.

Mas, no final das contas, os gastos atuais são razoáveis e o fato de o Brasil não precisar vender dívidas em dólares no próximo ano é reconfortante.

“O Brasil continua extremamente forte em métricas externas”, disse, em entrevista. “Os riscos fiscais estão sendo precificados no mercado local e os investidores estão sendo compensados por esses riscos.”

Fonte: MoneyTimes
Data: 14/12/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CÂMARA APROVA SUBSÍDIOS PARA GERAÇÃO A CARVÃO MINERAL ATÉ 2040

Por epbr - 14 de dezembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A Câmara aprovou nessa segunda (1312) o Projeto de Lei 712/19, do Senado, que prevê subvenção da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para tarifas de distribuidoras de pequeno porte. Mas o texto, um substitutivo da relatora, deputada Geovania de Sá (PSDB/SC), incluiu emenda para prorrogar, até 2040, a compra de energia a carvão mineral em Santa Catarina, informa a Agência Câmara.

— Pela emenda do deputado Ricardo Guidi (PSD/SC) aceita pela relatora, a União deverá prorrogar a autorização do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda (CTJL), em Santa Catarina, por 15 anos a partir de 1º de janeiro de 2025. O Ministério de Minas e Energia (MME) deverá assinar contrato de compra de energia de reserva do CTJL em quantidade suficiente para consumir o volume de compra de combustível estipulado nos contratos vigentes na data de publicação da futura lei.

— O contrato deverá ter uma receita fixa para cobrir os custos associados à geração a carvão, incluindo custos secundários associados, custos variáveis operacionais e “a adequada remuneração do custo de capital empregado nos empreendimentos”.

— A compra de carvão deverá se concentrar nas minas de Santa Catarina (no mínimo 80% do montante anual), e os contratos devem conter ainda cláusula de reajuste para incorporar alterações nos preços do carvão mineral nacional.

— A energia excedente não demandada pelo ONS poderá ser negociada no mercado livre. E após a assinatura do contrato de energia de reserva, o complexo não fará mais jus aos reembolsos da CDE para a compra de carvão mineral.

— O projeto ainda estipula a criação de um programa de transição energética para preparar a região carbonífera de Santa Catarina para o fim da geração a carvão. Um conselho com representantes do governo, dos trabalhadores e do setor empresarial definirá um Plano de Transição Justa.

— O conselho deverá trabalhar para, entre outras ações, considerar a continuidade da geração a carvão com emissões líquidas de carbono iguais a zero a partir de 2050.

— Por causa das mudanças, o texto agora vai retornar ao Senado.

Governo publica nova MP de socorro ao setor elétrico O governo federal publicou nessa segunda (13/12) a Medida Provisória 1078, que autoriza a contratação de novos empréstimos para socorrer distribuidoras de energia, afetadas pela crise hídrica. O custo será pago pelos consumidores, por meio de encargos.



— A MP também autoriza o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) a impor novas bandeiras tarifárias extraordinárias, como a que está em vigor, ao custo de R\$ 14,20 por 100 kWh até abril.

— É a terceira medida provisória editada pelo governo Bolsonaro para lidar com crises no setor. Em 2020, a MP 950 criou a Conta-COVID; e, este ano, a MP 1055 deu poderes adicionais ao governo para lidar com a crise, pela escassez hídrica.

Leia em epr: Governo, essa conta não é nossa! Artigo de Clauber Leite e Carlota Aquino Costa, do Idec

Petrobras interrompe novamente produção de Manati A Petrobras informou que na sexta (10/12) interrompeu a produção de gás natural do campo de Manati, na Bacia de Camamu, na Bahia. A paralisação foi causada pelo fechamento de válvula submarina do gasoduto de exportação.

— Segundo a empresa, o reparo deverá ser concluído em uma semana. As causas da ocorrência estão sendo apuradas. A Petrobras ainda afirma que “não há risco de descontinuidade de atendimento dos compromissos junto aos seus clientes”.

— É a segunda paralisação em Manati neste ano. Em 27 de setembro, a produção foi interrompida de forma preventiva, em função de um vazamento de gás na parte terrestre do duto entre a estação de compressão e a estação de tratamento de gás.

— A Petrobras opera Manati, com 35% de participação, e tem como sócias Enauta (45%), GeoPark (10%) e PetroRio (10%). A média de produção do campo em novembro/21 foi de 3,42 milhões de m³/dia.

ANP aprova individualização da produção de Mero A Petrobras informou que a Diretoria Colegiada da ANP aprovou, na última quinta (9/12), o Acordo de Individualização da Produção (AIP) de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos. O AIP entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2022.

— A jazida compartilhada compreende a área do campo de Mero (Contrato de Partilha de Produção LIBRA-P1), 96,5%, e a área Adjacente (União, representada pela PPSA), 3,5%. Com o AIP, as participações de cada agente passam a ser:

— As partes agora negociam a equalização entre os gastos incorridos e as receitas relativas aos volumes produzidos até a data da efetividade do AIP.

PetroReconcavo assina contrato com a PBGás A Potiguar E&P, subsidiária da PetroReconcavo, assinou nessa segunda (13/12) o contrato de suprimento de gás natural com a Companhia Paraibana de Gás (PBGás). A empresa e a Shell venceram a chamada pública realizada pela distribuidora para fornecimento de gás em 2022 e 2023.

— O contrato com a Potiguar E&P tem duração de dois anos. Prevê a entrega de 80 mil m³/dia a partir de janeiro de 2022 e 100 mil m³/dia a partir de janeiro de 2023.

— A PetroReconcavo está finalizando o contrato dos serviços de transporte junto à TAG. A negociação está em fase final de apresentação das garantias contratuais exigidas pelo transportador.

Produção de petróleo da partilha cai em outubro Paradas de manutenção nos FPSOs P-75 e P-76, no campo de Búzios, fizeram com que a média diária de produção de petróleo em regime de partilha caísse em outubro. O volume foi de 356 mil barris por dia (bpd), 17% inferior ao de setembro. A média diária do total do excedente em óleo da União nos contratos foi de 10 mil bpd.



Os dados são do Boletim Mensal de Partilha de Produção, divulgado pela Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA).

— Búzios segue respondendo pela maior parcela, com 344 mil bpd, seguido por Entorno de Sapinhoá (7 mil bpd) e Tartaruga Verde Sudoeste (5 mil bpd). Mero não produziu em outubro, pelo fim do Sistema de Produção Antecipada (SPA) 1 e mudança de locação do FPSO Pioneiro de Libra, para início do SPA-2 em nova área.

— Desde 2017, a produção acumulada total é de 82,2 milhões de barris de petróleo, sendo 10,9 milhões de barris referentes ao excedente em óleo da União.

— Quanto ao gás natural, houve queda de 50%. A média diária foi de 436 mil m³/dia nos três contratos com aproveitamento comercial – 215 mil m³/dia em Búzios, 185 mil m³/dia em Entorno de Sapinhoá e 36 mil m³/dia em Tartaruga Verde Sudoeste.

— Desse total, 133 mil m³/dia corresponderam ao excedente da União, que aumentou 32% em relação a setembro. Desde 2017, a produção acumulada com aproveitamento comercial soma 304 milhões de m³, sendo 94,8 milhões de m³ os excedentes da União.

Lupatech fornece válvulas para a Petrobras A Lupatech fechou contrato na sexta (10/12) com a Petrobras para fornecimento de válvulas de controle tipo esfera, em valor que chega a R\$ 27,6 milhões.

— A companhia, que está em recuperação judicial, ressalta que se trata de um contrato de fornecimento sem obrigação de compras pelo cliente, válido por 18 meses e renovável por igual período, mediante acordo entre as partes.

Equinor divulga selecionados para programa de inovação Oito startups e empresas foram selecionadas pela Equinor Brasil para o programa Bridge, primeira iniciativa de inovação aberta da empresa no país. Confirm8, PixForce, Vidya, LedCorp, NetLex, Immer Messen, Fiedler/Gestra e One Green aplicarão suas soluções em 2022 nos próprios ativos da Equinor.

— Após três meses de desenvolvimento, teste e avaliação, os selecionados poderão se transformar em fornecedores da companhia. E no primeiro trimestre de 2022, a Equinor abrirá novos desafios para startups e empresas inscreverem suas soluções.

— O Bridge é uma parceria com a consultoria em inovação corporativa Innoscience. Seu objetivo é alavancar a cultura de inovação da empresa em conjunto com o mercado fornecedor local. Os desafios propostos foram desde a gestão de estoque e materiais à inspeção de equipamentos e drones.

Gasolina cai, GLP sobe, diesel se estabiliza O preço médio da gasolina comum teve a quarta queda semanal consecutiva nos postos, segundo o levantamento semanal da ANP entre 5 e 11 de dezembro. O preço do litro passou de R\$ 6,742 para 6,708, queda de 0,50%. A redução no valor acontece desde 14 de novembro, quando o litro do insumo era vendido, em média, por R\$ 6,752.

— Já o preço médio do botijão de 13 kg do GLP teve leve alta, passando de R\$ 102,40 a R\$ 102,60. O valor máximo do botijão foi de R\$ 140, segundo os dados da ANP.

— O valor do óleo diesel ficou praticamente estável. Houve recuo de R\$ 5,355 para R\$ 5,354 no período. CNN

Petróleo cai e gás natural sobe O petróleo encerrou essa segunda (13/12) em baixa, num dia em que a Opep demonstrou, em relatório mensal (veja abaixo), menor preocupação com a variante ômicron do coronavírus.



— O Brent para fevereiro terminou o dia em queda de 1%, a US\$ 74,39 por barril, enquanto o WTI para janeiro recuou 0,53%, a US\$ 71,29 por barril.

— Já o preço para janeiro do gás TTF negociado na Holanda fechou em alta de 9,25% a 115,56 euros – o maior preço desde 4 de outubro. Em Londres, na Ice Futures, janeiro fechou em alta de 9,57% a 2,94 libras por 100 mil unidades térmicas britânicas.

— Os preços voltaram a subir na Europa com temores de desabastecimento durante o inverno. Os estoques do continente estão 20% abaixo da média para o período e há incertezas sobre o abastecimento de gás vindo da Rússia. Valor

Opep mantém demanda e reduz produção do Brasil em 2021 Em relatório mensal divulgado nessa segunda (13/12), a Opep manteve a previsão para crescimento da demanda global por petróleo este ano em 5,65 milhões de barris por dia (bpd), a 96,63 milhões de bpd. A estimativa para expansão do consumo em 2022 também não foi alvo de revisão e ficou inalterada em 4,15 milhões de bpd, a 100,79 milhões de bpd.

— O cartel prevê que o impacto da variante Ômicron no mercado petrolífero será “brando e de curta duração”, uma vez que o mundo está melhor equipado para lidar com a covid-19. E caracteriza o cenário econômico como “firme”, apesar das incertezas referentes à inflação e aos gargalos nas cadeias produtivas. Estadão

— Ainda de acordo com o Estadão, a entidade diminuiu sua previsão para a oferta da commodity pelo Brasil este ano, de 3,72 milhões de bpd para 3,64 milhões de bpd. O cartel destaca que a produção de outubro no Brasil caiu 220 mil bpd ante setembro, a 2,78 milhões de bpd, principalmente devido à manutenção do campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos.

— Para 2022, apesar de ainda haver previsão de alta, o grupo revisou para baixo a produção brasileira, a 3,84 milhões de bpd. A expectativa é de que a oferta se eleve devido a dois novos projetos: Mero-1, na Bacia de Santos, com o FPSO Guanabara MV31, da Modec, e Peregrino-Fase 2, na Bacia de Campos, operado pela Equinor.

— Além disso, em Búzios, uma quinta unidade, o FPSO Almirante Barroso – também da Modec – vai iniciar operação no próximo ano.

Eólica da Renova opera em teste A Renova Energia informou que as primeiras sete turbinas, com potência instalada total de 21 MW, do Parque Eólico Abil, pertencente ao Complexo Alto Sertão III – Fase A iniciaram operações em teste. A energia de Abil foi negociada no Leilão de Energia de Reserva de 2013.

— Alto Sertão III – Fase A terá capacidade instalada de 432,7 MW. As 155 turbinas do complexo eólico estarão em pleno funcionamento em abril de 2022. Reúne 26 projetos, em seis municípios baianos: Caetité, Igarorã, Pindaí, Licínio de Almeida, Riacho de Santana e Guanambi. Tem ainda quatro subestações e 208 km de linhas.

— No início de outubro, a Renova encerrou disputa arbitral com GE Energias Renováveis pelo fornecimento de aerogeradores para o complexo. Com isso, a GE segue fornecendo equipamentos e serviços para o complexo.

thyssenkrupp vai instalar eletrólise para a Air Products na Arábia Saudita A Air Products e a thyssenkrupp Uhde Chlorine Engineers celebraram contrato para fornecer uma planta de eletrólise de mais de 2 GW para um dos maiores projetos de hidrogênio verde do mundo em NEOM, na Arábia Saudita. A thyssenkrupp irá projetar, gerir o procurement e fabricar a planta com base em seu módulo de eletrólise de água alcalina de 20 MW em grande escala.

— Após o comissionamento, os parceiros do projeto – NEOM, ACWA Power e Air Products, que forma a NEOM Green Hydrogen Company – irão operar a instalação, que irá produzir hidrogênio a partir de amônia livre de carbono para exportação exclusiva da Air Products para mercados globais.

— As atividades de engenharia e procurement foram iniciadas e o início da produção está programado para 2026.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/12/2021

CADE E PETROBRAS: A LENTA TRANSIÇÃO RUMO AO CENÁRIO CONCORRENCIAL, POR ALINE BAGESTEIRO E FELIPE FERNANDES REIS

Transição para mercado mais competitivo é marcada por insegurança, falta de transparência e quebra de compromissos do TCC

Por epr - 14 de dezembro de 2021 - Em Mercado, Mercado de gás, Opinião, Petróleo e gás, Política energética



O TCC firmado com o CADE instrumentalizou medidas importantes para instituir ambiente mais competitivo

Dentre as medidas desenhadas para a estruturação do “Novo Mercado de Gás”, em 2019, o Ministério da Economia anunciou uma redução no preço do gás natural de até 40%.

Um conjunto de iniciativas lastreavam esta redução e, dentre elas, se destacavam o Termo de Compromisso de Cessação (TCC) celebrado entre o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) e a Petrobras em julho daquele ano, aliado a iniciativas legais, como o projeto da denominada Nova Lei do Gás (aprovado pelo Congresso Nacional em 2021 – Lei nº 14.134), e medidas infralegais como a publicação da Resolução nº 16/2019, do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que estabeleceu diretrizes e aperfeiçoamentos de políticas energéticas voltadas à promoção da livre concorrência no mercado de gás natural.

A expectativa se baseava nas boas práticas da experiência internacional, cujas premissas para transição ao cenário competitivo no setor de gás natural incluem:

- (i) concorrência, diversidade e liquidez na oferta e aquisição de gás;
- (ii) acesso transparente, eficiente e isonômico à rede de transporte, distribuição e às demais essenciais facilities (terminal de importação, escoamento e processamento);
- (iii) desverticalização, boa regulação e independência nos elos monopolistas (transporte e distribuição);
- (iv) medidas de enforcement contra práticas anticompetitivas e oportunistas pelos agentes com posição dominante.

O TCC firmado com o CADE instrumentalizou medidas importantes para instituir esse ambiente competitivo. Por meio dele, a Petrobras se comprometeu a:

- (i) desverticalizar sua atuação nos elos monopolistas (transporte e distribuição);



- (ii) arrendar o terminal de regaseificação/importação da Bahia (TR-BA);
- (iii) negociar de boa-fé e de forma não discriminatória o acesso às suas essential facilities;
- (iv) renunciar à exclusividade da capacidade de transporte;
- (v) não contratar novos volumes de gás de outros produtores, exceto em situações específicas e sem cláusulas restritivas.

No entanto, ao contrário do esperado, a transição para um cenário concorrencial, com aumento da oferta e redução de ineficiências, segue em um ritmo decepcionantemente lento, marcado por condutas que geram insegurança, falta de transparência e que são contrárias ao compromisso pró-competitivo consignado no TCC, requerendo uma necessária e célere atuação do CADE.

Para serem eficientes, as medidas acordadas devem ser coordenadas e tempestivamente cumpridas. E, muito embora o cumprimento do acordo seja monitorado por um trustee independente, o que se observa é que o lamentável histórico de práticas anticoncorrenciais por parte do agente incumbente verticalizado continua criando dificuldades, inseguranças e barreiras à entrada de novos agentes e à previsibilidade de um ambiente competitivo.

É sabido que a doutrina e a experiência indicam que a atuação das autoridades antitruste em mercados em processo de abertura deve dedicar atenção às condutas do agente incumbente, especialmente na presença de monopólios naturais e de fato, com controle de essential facilities e integração vertical aos mercados potencialmente competitivos – que é o caso do setor de gás natural brasileiro.

Ou seja, no caso de condutas potencialmente abusivas e restritivas do agente monopolista, ao invés de priorizar justificativas baseadas em argumentos de eficiência econômica, a análise antitruste deve levar em conta os efeitos anticompetitivos e exploratórios dessas práticas, que muitas vezes incluem o fechamento de mercado, aumento de custos de rivais, de transação e mesmo barreiras à entrada de novos agentes.

É o que se espera do papel do TCC com relação às práticas da Petrobras. Passados mais de dois anos desde a celebração do acordo, a conduta da estatal é marcada por reclamações dos agentes de mercado e do próprio trustee que monitora o cumprimento dos compromissos pró-competitivos.

Destaca-se que, até o momento, não há sequer um modelo de negociação de acesso a essential facilities – tanto assim que o Tribunal de Contas da União (TCU) já apontou que a Petrobras vem adotando práticas discriminatórias, fato que o CADE ainda vem apurando, desde o primeiro relatório do trustee.

Também o acesso ao transporte ainda não foi seguramente viabilizado, principalmente pela ausência de informações a respeito da capacidade ocupada da Petrobras.

Além disso, o modelo de comercialização adotado pela Petrobras vem demonstrando a capacidade da estatal de continuar a fechar mercado e abusar de sua posição de monopolista.

Ainda em 2019, em meio a dificuldades de alternativas de suprimento, as distribuidoras locais de gás natural tiveram que negociar contratos com a Petrobras que estabeleciam restrições aos consumidores que pretendam migrar ao mercado livre contratando com fornecedores/comercializadores que não a Petrobras.

Agora, com o término de parte desses contratos, em um cenário em que os consumidores estão se planejando para migrarem ao mercado livre e onde as distribuidoras buscam diversificar seus



fornecedores, noticia-se que a Petrobras, se aproveitando da existência de raríssimas opções de fornecedores que não a própria empresa (o que se deve especialmente à dificuldade de acesso às essenciais facilities e à rede de transporte), desenhou um modelo de comercialização que transfere os custos e riscos de sua operação aos consumidores – especialmente riscos associados ao atendimento à demanda flexível das térmicas e flutuação dos preços internacionais do GNL.

Ao mesmo tempo, obtém retorno supra competitivo e impede os demais produtores/comercializadores de acessarem parcela relevante do mercado ao criar uma política de “incentivos” aos consumidores atrelados aos contratos de médio e longo prazo e com elevadas barreiras e custos de migração para o mercado livre.

Tal estratégia fere frontalmente os objetivos e premissas do TCC, que inclusive inclui a hipótese de adoção de medidas além daquelas expressamente consignadas no acordo. O próprio CADE já impôs obrigações à Petrobras que não estavam expressamente previstas no TCC.

É imprescindível e urgente que o CADE determine que a Petrobras:

- (i) estructure um modelo de acesso às suas essenciais facilities;
- (ii) publicize os termos da contratação de sua capacidade de transporte;
- (iii) se abstenha de impor cláusulas e condições na comercialização de gás natural que impeçam a migração dos consumidores ao mercado livre e/ou os penalize caso não celebrem contrato de longo prazo com a empresa, como a imposição de preços e indexadores que não representam a mesma dinâmica comercial e de risco.

A adoção de tais medidas não implica em impor prejuízos à Petrobras ou ainda benefícios aos seus concorrentes (free rider), mas em simplesmente observar e fazer cumprir as previsões de acesso indiscriminado à infraestrutura detida pela empresa e de remoção de barreiras e entraves, previstas na Resolução nº 16/21 do CNPE, nas sugestões do Comitê de Promoção da Concorrência no Mercado de Gás Natural e na Lei 14.134/2021, normas que serviram como fundamento e objetivo para o próprio TCC.

Por fim, mas não menos importante, vale destacar que a aquisição, pela Compass, do controle acionário da Gaspetro, uma holding, de propriedade da Petrobras, com participação em dezenove companhias distribuidoras locais de gás canalizado, vem trazer um agravante para a situação.

A alienação da participação societária na Gaspetro decorre de compromisso assumido pela Petrobras no âmbito do TCC e, muito embora Petrobras e Compass aleguem que a operação não gera nenhuma preocupação concorrencial, em um cenário de monopólio de várias cadeias de gás pela Petrobras, a operação não só agrava os diversos problemas concorrenciais no setor de gás natural como gerará efeitos nocivos ao ambiente competitivo instituído pelo Novo Mercado de Gás. Assim, inviabilizando a concorrência nos elos potencialmente competitivos e a independência da atividade monopolista de distribuição de gás canalizado.

Importante lembrar que a Cláusula de Independência prevista no TCC (Cláusula Quinta), ao tratar dos “Compradores dos Ativos Desinvestidos”, é clara ao exigir que o comprador ostente “independência com relação aos agentes que compõem os demais elos da cadeia de gás natural, não possuindo, direta ou indiretamente, participação societária destes agentes”.

A previsão do TCC requer independência dos compradores dos ativos desinvestidos em razão das diretrizes do Novo Mercado de Gás a respeito da independência e imparcialidades dos agentes que controlam os monopólios naturais: transporte e distribuição.

Ou seja, a independência do comprador da Gaspetro é garantia imprescindível para efetivar as diretrizes e objetivos concorrenciais do Novo Mercado de Gás, pois o controle da Gaspetro por

comprador que tenha atuação em outros elos do setor, como sabidamente é o caso da Compass, agrava os problemas concorrenciais que o TCC buscou atacar.

Fica a sensação de que estamos saindo das mãos de um monopolista estatal para as mãos de um monopolista privado.

Aline Bagesteiro é advogada pós-graduada em Gerenciamento de Projetos pela Fundação Getúlio Vargas. Diretora Jurídica e de Gestão da Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres – ABRACE.

Felipe Fernandes Reis é advogado, sócio coordenador da equipe de Direito Econômico e Concorrencial do Malard Advogados Associados. Membro-Consultor das Comissões Especiais de Direito Econômico e de Energia da OAB/Federal; e membro das Comissões de Defesa da Concorrência e de Relações Governamentais e Institucionais da OAB/DF. Associado Internacional da American Bar Association, nos comitês de Antitrust Law e Environment, Energy and Resource Law.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/12/2021

VEÍCULOS ELÉTRICOS TÊM RECORDE DE VENDAS NO BRASIL EM 2021

Por Nayara Machado 13 de dezembro de 2021 Em Diálogos da Transição

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

Os veículos eletrificados vendidos no Brasil em 2021 superaram em novembro a marca dos 30 mil – um novo recorde de vendas de automóveis e comerciais leves desse segmento no mercado doméstico brasileiro, segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE).

Com isso, o total de automóveis e comerciais leves eletrificados já em circulação no Brasil chega a quase 73 mil.

Apenas em novembro, mais de 3,5 mil veículos elétricos foram emplacados no Brasil, um recorde também de 2,1% de market share sobre a venda mensal de veículos no mercado brasileiro (161.027, segundo a Fenabrave).

O resultado de novembro foi ainda 26% superior ao de outubro deste ano (2.787) e 57% superior ao de novembro de 2020 (2.231).



De acordo com a ABVE, o destaque ficou para o desempenho dos veículos totalmente a bateria (BEVs), que já venderam 2.137 unidades de janeiro a novembro e devem chegar a dezembro com o triplo de emplacamentos de 2020 (que foi de 801).

Os BEVs passaram da média de 5% para 7% do total de vendas de veículos eletrificados no Brasil.

Emplacamento de veículos elétricos atingiu recorde no Brasil em 2021 (Foto: Divulgação/Portal Expresso)

Nicola Cotugno, gerente Nacional da Enel no Brasil, aponta que a próxima década será decisiva para a mobilidade elétrica em larga escala e o Brasil deverá assistir já em 2022 um avanço nesse sentido.



“Uma coisa que já estamos prontos a fazer é mobilidade elétrica. É uma realidade que vai se viabilizar já no final deste ano e início do próximo ano no Brasil com a mobilidade pública, que chegará a ser visível em medidas importantes”, conta.

Segundo o executivo, a pandemia de Covid-19 atrasou algumas decisões de governos e prefeituras, mas 2022 deve começar já com projetos de transporte público eletrificado, o que deve dar um impulso também nos elétricos particulares.

Na mobilidade particular, a companhia italiana tem desenvolvido acordos para infraestrutura de carregamento.

O crescimento acompanha uma tendência global...

Em 2020, os registros de carros elétricos aumentaram 41% em todo o mundo, apesar da desaceleração mundial nas vendas de automóveis por causa da pandemia de covid-19.

No final do ano passado, 10 milhões de carros elétricos transitavam no mundo, após uma década de rápido crescimento, mostra a Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês).

Os gastos dos consumidores com a compra de carros elétricos também aumentaram. Em 2020, o mercado movimentou US\$ 120 bilhões.

Paralelamente, os governos em todo o mundo gastaram US\$ 14 bilhões para apoiar as vendas de carros elétricos, um aumento de 25% em relação a 2019, principalmente com incentivos mais fortes na Europa.

...E os acordos firmados durante a COP26, em Glasgow, colocam mais pressão na busca por alternativas para descarbonizar o transporte.

Além do documento final da conferência, onde países concordaram em agir para a redução gradual dos combustíveis fósseis, governos e fabricantes de veículos assinaram uma declaração para acelerar a transição para carros e vans com emissão zero.

Os signatários da declaração – que não define uma rota tecnológica – concordam em pressionar para que todas as vendas de carros e vans novos sejam zero emissões até 2035 para os mercados líderes e 2040 para o resto do mundo.

O que, segundo análise de instituições ligadas ao clima, fará com que um em cada três carros vendidos no mundo sejam de emissão zero, a partir desse acordo, impactando até mesmo os países que ainda não assinaram o compromisso.

O Brasil é um deles. Por aqui, a política nacional está mais focada no aproveitamento dos biocombustíveis – ainda que de forma controversa – e a agenda da eletrificação deve passar pelo etanol.

Ainda assim, o país não assinou o acordo. Apenas a cidade de São Paulo se comprometeu com o documento. Em seu Plano de Ação Climática lançado em junho, a cidade indica 43 ações prioritárias para alcançar a neutralidade de carbono até 2050 – e a eletrificação está entre elas.

Vale um destaque: Pesquisa do Centro Brasil no Clima indica que a eletrificação completa das frotas de ônibus de Porto Alegre em 2036, quando os atuais contratos de concessão se encerrarem, poderia gerar uma economia para os cofres públicos de R\$ 1,5 bilhão até 2050.

A substituição de frotas a diesel por veículos elétricos também contribuiria para a redução das emissões de gases poluentes e dos impactos nocivos da poluição na saúde da população local.

A pesquisa apontou gastos elevados do sistema público de saúde de Porto Alegre na hospitalização para o tratamento de neoplasias, doenças respiratórias e circulatórias ligadas à poluição atmosférica da região.

Segundo o estudo, o tratamento dessas doenças custou para os cofres públicos R\$ 793.906 em 2018 e R\$ 656.503 em 2019 nos casos de internação.

E ainda: A Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) aprovou na quarta (8) projeto de lei para conceder isenção de pagamento do IPVA aos veículos elétricos e híbridos.

A redação final foi aprovada em segundo turno com 17 votos a favor e nenhum contra. Segue agora para a sanção do governador Ibaneis Rocha (MDB).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/12/2021

AES BRASIL ESTIMA US\$ 2 BI DE INVESTIMENTO EM PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ

Companhia prevê produção de 500 mil toneladas de amônia verde para exportação

Por Gabriel Chiappini - 14 de dezembro de 2021 - Em Clima, Política energética, Setor elétrico



Vice-presidente da AES Brasil, Ítalo Freitas, e governador cearense, Camilo Santana, durante assinatura do memorando de entendimento (foto: Governo do Ceará)

A AES Brasil, subsidiária da AES Corp, e o governo do Ceará assinaram nesta segunda (13) um memorando de entendimento para implementação de um projeto de produção de hidrogênio verde (H2V) no estado, com investimento estimado em até US\$ 2 bilhões, nos cinco primeiros anos.

O acordo prevê um estudo de viabilidade para construção de um planta com capacidade inicial de 1 GW de energia renovável e produção de até 500 mil toneladas de amônia verde por ano para exportação. O projeto fará parte do futuro Hub de Hidrogênio no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

O vice-presidente da AES Brasil, Ítalo Freitas, esteve recentemente visitando as instalações do porto cearense e avaliou o potencial da região para produção do combustível

“O Estado do Ceará sai na frente com esse excelente projeto que é o Pecém e o Hub de hidrogênio verde que está sendo instalado lá. E a AES, como tem o seu valor ajudar nossos clientes a se descarbonizar através de energias renováveis, também quer estar nessa indústria do futuro, que é a indústria do hidrogênio verde”, assegurou o executivo.

Com o anúncio, já somam 13 as empresas oficialmente interessadas em produzir H2V no Ceará. Além de outras que estão em negociação, a exemplo da francesa TotalEnergies.

“O Governo do Estado tem se empenhado fortemente para garantir as condições necessárias para que o Ceará se transforme em um grande Hub de produção de energias renováveis e de hidrogênio verde para o Brasil e para o mundo”, afirmou o governador Camilo Santana, durante a cerimônia de assinatura.



A AES acredita que o Brasil poderá ser um líder na produção de hidrogênio verde e espera ser uma companhia competitiva neste mercado.

“Ainda é cedo para definirmos o investimento total desse projeto, mas é possível que esse valor alcance US \$ 2 bilhões, no período de cinco anos. Porém, essas são estimativas preliminares, que serão verificadas em estudos”, disse Luis Sarras, diretor de hidrogênio verde da AES América do Sul.

MEMORANDOS DE H2V ASSINADOS COM O CEARÁ

- ENEGIX Energy
- White Martins/Linde
- Qair
- Fortescue
- Neenergia
- Eneva
- Diferencial
- Hytron
- H2Helium
- Engie
- Transhydrogen Alliance
- EDP
- AES

Planos no Chile

A AES também está realizando um estudo de viabilidade para o desenvolvimento de uma planta de amônia verde no norte do Chile.

Os estudos, por lá, foram iniciados em fevereiro e a companhia já determinou a localização específica para a planta, com a instalação de baterias. A expectativa é obter de 250 a 300 mil toneladas de amônia verde, com baixo carbono, para exportação e como combustível de transporte marítimo.

O Chile vem desenvolvendo uma estratégia ambiciosa para o hidrogênio focada na produção renovável, atraindo diversos investidores ao país, que atualmente tocam mais de 60 projetos de H2V.

Segundo afirmou o ministro de Minas e Energia chileno, Juan Carlos Jobet, em entrevista à epbr, o país espera produzir o hidrogênio verde mais barato do mundo em dez anos.

“Nosso objetivo é ter 5 GW de capacidade de eletrólise em desenvolvimento até 2025, produzir o hidrogênio verde mais barato do planeta até 2030 e estar entre os três maiores exportadores até 2040”, disse o ministro.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 14/12/2021*



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DE PROJETO QUE FACILITA CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS

Texto segue para sanção do presidente Jair Bolsonaro
Por Manoel Ventura



Plenário da Câmara dos Deputados durante votação Foto: Marina Ramos / Agência Câmara Newsletters

Bolsonaro.

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados concluiu a votação do novo marco regulatório das ferrovias, que permite a construção de linhas pelo setor privado sem necessidade de aderir ao regime de concessão, o que facilita o processo. Já aprovado no Senado, o texto segue para sanção do presidente Jair

Um acordo costurado em plenário pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), viabilizou a desistência do PT em tentar mudanças no projeto. Lira anunciou que o governo editará uma medida provisória em janeiro para tratar de pontos questionados pela Câmara no projeto do Senado, permitindo a aprovação sem mudanças e o envio à sanção.

Entre os pontos que devem ser alterados é a permissão para os atuais concessionários migrem para o regime de autorização.

Ao contrário das concessões, para as quais existem limites tarifários, a empresa que obtiver autorização terá liberdade de preço.

Com a nova legislação, o Ministério da Infraestrutura espera autorizar a iniciativa privada a construir milhares de quilômetros de ferrovias. Estão sendo analisados os pedidos para tirar do papel 2,5 mil quilômetros de novos trilhos, com projeção de investimentos na ordem de R\$ 29,8 bilhões.

A extensão se soma a contratos já assinados para a construção de outros 3,5 mil quilômetros a partir da edição de medida provisória (MP) sobre o assunto. Neste caso, há a estimativa de R\$ 50,36 bilhões para a construção do modal. A MP foi substituída pelo projeto e têm teor parecido.

Pelo regime de autorização, não há necessidade de licitação para uma empresa explorar o transporte nos trilhos. Apesar da inovação, o modelo de concessão ainda continua a ser um regime existente.

Desde a década de 1990, quando o governo Fernando Henrique privatizou a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), até agora apenas cerca de 1,5 mil quilômetros de ferrovias foram construídos, embora o setor privado tenha atuado na manutenção e operação de ativos já existentes.

A expansão do modal ferroviário é esperada a partir da implementação do novo modelo de exploração, com menos amarras e mais facilidade de entrada de novas empresas. Até a edição da MP, havia a exigência de um leilão para definir a obrigação de investimentos.

No modelo de autorização, as empresas fazem os estudos e se comprometem a investir para construir do zero a sua ferrovia. Os contratos assinados com o Executivo preveem que as ferrovias precisam entrar em operação em dez anos.

Hoje, de tudo que é transportado no país, as ferrovias respondem por cerca de 20%. A expectativa é que, em um horizonte de até dez anos, esse número suba para até 35%.



Um dos setores que mais defendem os projetos de construção de ferrovias é o agronegócio, que prevê redução de custos de frete e mais agilidade com o modelo.

Durante o debate em plenário, partidos de oposição se posicionaram de forma contrária ao texto. Os parlamentares argumentaram que não haverá planejamento para o crescimento da malha ferroviária.

O modelo de concessão continua existindo para permitir, por exemplo, projetos estruturantes. Está previsto para o ano que vem o leilão da Ferrogrão, que conectará a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Pará, desembocando no Porto de Miritituba. O valor do investimento é de R\$ 25,2 bilhões, em uma concessão de 69 anos, e o agro estima uma redução de até 40% no preço do frete.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/12/2021

TOYOTA VAI INVESTIR CERCA DE R\$ 200 BILHÕES PARA ACELERAR SEU NEGÓCIO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS A BATERIA

Meta da montadora é vender 3,5 milhões de unidades anualmente até o final da década
Por Bloomberg

PEQUIM - A Toyota quer que o mundo saiba que ela leva a sério a competição no mercado de veículos elétricos com bateria. A maior montadora do mundo está planejando investir 4 trilhões de ienes (\$ 35,2 bilhões ou cerca de R\$ 200 bilhões) para turbinar seu negócio, com uma meta de vender 3,5 milhões de unidades anualmente até o final da década.

Em entrevista nesta terça-feira, o CEO Akio Toyoda disse que a montadora vai lançar 30 modelos elétricos até 2030, um avanço em relação ao plano anterior de lançar 15 EVs em todo o mundo até 2025.

As novas metas mostram que a Toyota pretende competir seriamente com a Tesla, a Volkswagen e outros rivais globais à medida que a indústria automobilística se distancia dos motores de combustão e entra em uma nova era de automóveis mais verdes.

O anúncio também reflete um impulso mais agressivo na arena elétrica da Toyota, que por anos questionou se o mundo - fora de partes dos EUA e da Europa - está realmente pronto para EVs.

Além disso, a Toyota também injetará outros 4 trilhões de ienes em investimentos em carros híbridos e com células de combustível, elevando o valor total dedicado aos esforços de eletrificação para 8 trilhões de ienes.

Isso se compara a um anúncio recente da Nissan de investir 2 trilhões de ienes no desenvolvimento de EVs e um compromisso da VW de investir cerca de 52 bilhões de euros (US\$ 58,6 bilhões) no desenvolvimento e produção de novos veículos elétricos, o maior impulso da indústria.

“Em vez de prever o futuro, queremos estar prontos para qualquer mudança”, disse Toyoda. “Até que o caminho à frente esteja claro, queremos oferecer aos nossos clientes uma gama de opções.”

Questionado sobre por que a Toyota decidiu atualizar suas metas, Toyoda disse que as novas políticas de energia anunciadas pelas nações na cúpula da COP26 no início deste ano levaram a montadora a atualizar suas metas.

“À medida que as políticas se tornavam claras, pensamos em nossas próprias políticas e chegamos a essa nova figura”, disse Toyoda.

A Toyota tem demorado a lançar carros elétricos para o mercado de massa em comparação com seus pares europeus, optando por investir em uma ampla gama de veículos que reduzem as emissões, de híbridos a carros movidos a hidrogênio.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/12/2021

PEC DOS PRECATÓRIOS: GOVERNO PERMITE LIBERAR EMENDAS PARLAMENTARES ATÉ O ÚLTIMO DIA DO ANO

Portaria prorroga prazo que se encerrou no último dia 10

Por Manoel Ventura



Governo permite liberar emendas parlamentares até o último dia do ano

Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo / 26-05-2021

BRASÍLIA — O governo publicou, em edição extraordinária do Diário Oficial da União na tarde desta terça-feira, uma portaria que permite liberar emendas parlamentares até o dia 31 de dezembro. Esse prazo se encerrara no último dia 10.

A medida foi tomada para acalmar a base aliada para aprovar a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) dos Precatórios na Câmara, que permitirá ao governo gastar mais no ano eleitoral e criar o Auxílio Brasil de R\$ 400.

O atraso na liberação de emendas estava travando a análise da proposta e derrubou a sessão do Congresso prevista para essa segunda-feira.

Na prática, a portaria permite o empenho de emendas parlamentares até o último dia do ano. O empenho é a primeira fase do processo orçamentário que garante o pagamento de um produto, obra ou serviço. Dificilmente o valor liberado será pago neste ano.

Os parlamentares, porém, querem garantir os empenhos porque isso facilita o pagamento em 2022. Como o próximo ano tem eleições, há regras mais restritas para obras e pagamentos a partir do segundo semestre.

Emenda parlamentar é uma parte do Orçamento escolhida por deputado ou senador cujo recurso geralmente é destinado para sua base eleitoral e se transforma em obras ou serviços.

A base aliada de Bolsonaro tem usado as emendas de relator do Orçamento, que totalizam R\$ 16 bilhões neste ano. Esse tipo de emenda, que alimenta o chamado orçamento secreto, tem sido distribuída em sua maioria para os parlamentares aliados ao governo.

A antiga portaria do Ministério da Economia dizia que as emendas só podiam ser empenhadas até o dia 10 de dezembro, sexta-feira passada, com o argumento de garantir previsibilidade para o fim do ano.

Só que a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que suspendeu o pagamento das emendas de relator, travou a execução desses recursos, que só foram liberados dia 6 à noite. Além disso, argumentam os parlamentares, houve o problema do ataque hacker ao site do Ministério da

Saúde, que tirou a plataforma do ar, e parte das emendas impositivas individuais e de bancada também não foi empenhada.

A PEC dos Precatórios será votada à tarde e noite pela Câmara, para decidir se aprova um limite para o governo federal pagar suas dívidas judiciais, o que liberaria R\$ 44 bilhões para serem gastos de outras formas em 2022.

Os senadores aprovaram que esse teto para quitar os precatórios irá até 2026, mas aliados do governo tentam aprovar um prazo maior, até 2036.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/12/2021

AUDI VAI RETOMAR PRODUÇÃO DE VEÍCULOS NO BRASIL EM 2022

Q3 e Q3 Sportback serão produzidos no Paraná, em fábrica compartilhada com a Volks

Por Stephanie Tondo



Produção de Q3 em fábrica da Audi na Hungria Foto: Akos Stiller / Bloomberg

SÃO PAULO — A Audi vai retomar a produção de veículos no Brasil, que havia sido suspensa em meados de 2020, devido às incertezas no mercado local.

A montadora vai produzir a nova geração dos modelos Q3 e Q3 Sportback, a combustão, com motores importados, na fábrica de São José

dos Pinhais, no Paraná, que é compartilhada com a Volkswagen, sua controladora.

A produção será em linha de montagem exclusiva, a mesma que era usada no modelo A3 Sedan antes da interrupção de suas atividades no Brasil.

— Mesmo em um momento desafiador, a empresa sempre trabalhou para viabilizar a fabricação nacional por acreditar no potencial do país e na credibilidade que a marca ganha na visão dos nossos clientes — disse Johannes Roscheck, presidente da Audi do Brasil.

A produção começará em meados de 2022, mas apesar da retomada não há perspectiva de novas contratações.

Em entrevista ao GLOBO, o diretor de relações institucionais e sustentabilidade da Audi do Brasil, Antonio Calcagnotto, explicou que a fabricante manteve os funcionários trabalhando mesmo durante a suspensão da produção. Ou seja, não houve demissões.

— A gente não fechou a fábrica, a gente parou de fabricar. Nossos funcionários tiraram férias nos momentos em que isso foi necessário, durante algumas fases da pandemia, mas não houve corte de pessoal. Nossa linha de produção não foi desmobilizada, nós continuamos fazendo testes e montando alguns carros — esclareceu.

Calcagnotto ressaltou que a empresa ainda está analisando de quanto serão os investimentos na retomada da produção no Brasil, e qual o volume de carros que será produzido. Segundo o executivo, isso depende de uma negociação com o governo federal relacionada aos créditos de IPI que a Audi tem para receber.



— Tivemos permissão da Alemanha para voltar a produzir no primeiro semestre do ano que vem. Estamos vendo uma forma de compensação desses créditos, que vai ser num período longo, mas é com isso que a gente vai justificar para a matriz que vale a pena o investimento — disse.

Os novos modelos chegarão no porto de Paranaguá divididos em conjuntos de peças e partes vindas da fábrica de Győr, na Hungria, para montagem no Brasil.

A Audi fabricou carros no país por mais de 20 anos, entre 1999 e meados de 2020, quando uma indefinição em relação a créditos de impostos federais e o cenário de instabilidade na economia a levou a suspender a produção no Brasil.

A nova geração do Q3 foi lançada no Brasil no início do ano passado e se tornou o modelo mais vendido da Audi no país. Este ano, até novembro, as vendas do Q3 somam 2.027 unidades, segundo dados da Fenabreve, associação que reúne as concessionárias no país.

Na mesma categoria de SUVs, a liderança é do Jeep Renegade, da Stellantis, com 69.600 emplacamentos.

Carros elétricos são 'sonho' para o futuro

A Audi do Brasil também anunciou nesta terça-feira o investimento de mais de R\$ 20 milhões em 2022 para instalação de estações de recarga ultrarrápida nas concessionárias da marca no Brasil. De acordo com a companhia, essas estações permitem recarregar a bateria de carros elétricos em menos de 25 minutos.

Ainda não há previsão, porém, para que a Audi comece a produzir automóveis elétricos no país. Durante o anúncio, o presidente da Audi do Brasil, Johannes Roscheck, disse que isso "seria um sonho", mas não deu previsão para que essa produção comece por aqui. A Audi já vende hoje quatro modelos de carros elétricos no Brasil, mas todos são fabricados fora do país.

Antonio Calcagnotto, diretor de relações institucionais e sustentabilidade da Audi do Brasil, ressaltou que a companhia assumiu o compromisso global de produzir apenas carros elétricos até 2033. No entanto, ainda há entraves para que esse mercado avance no Brasil.

— O mercado de carros elétricos é bastante insipiente ainda no Brasil. O que muda em relação a outros países são os incentivos ao consumidor. Na Europa, por exemplo, há países que pagam 7.500 euros para quem comprar carros elétricos. No Brasil o IPI para o carro elétrico ainda é alto, e apenas sete estados têm isenção de IPVA para esses veículos — explica Calcagnotto.

De acordo com o executivo, a Audi pretende lançar novos modelos de carros elétricos no país. E o investimento em estações de recarga nas concessionárias é uma das formas de incentivar esse mercado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/12/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PEC DOS PRECATÓRIOS: CÂMARA DEVE RETIRAR DATA DE LIMITE PARA O PAGAMENTO DAS DÍVIDAS

Acordo foi costurado para permitir o envio do texto diretamente para promulgação após aprovação pelos deputados

Por Daniel Weterman e Iander Porcella, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Líderes da Câmara fecharam um acordo para retirar do texto da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, em pauta para ser votada nesta terça-feira, 14, qualquer prazo para a vigência da limitação no pagamento das dívidas que a União precisa honrar por determinação da Justiça.



Cúpula da Câmara dos Deputados, em Brasília; deputados devem apresentar uma emenda supressiva para retirar o prazo de duração do subteto dos precatórios até 2026
Foto: Dida Sampaio/ Estadão

O acordo, feito em reunião com o presidente da Casa, Arthur Lira (Progressistas-AL), foi costurado para permitir o envio do texto diretamente para promulgação após aprovação na Câmara. Com isso, os deputados devem apresentar uma emenda supressiva para retirar o prazo de duração do subteto dos precatórios até 2026. A intenção original era limitar até 2036, mas isso envolveria uma nova votação no Senado.

Além disso, o parecer do deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) deve excluir o dispositivo que garante o pagamento da maior parte dos precatórios do Fundef (antigo fundo de financiamento à educação básica) para Estados antes do período eleitoral. Essa medida foi aprovada por senadores, mais alinhados aos governadores da Bahia e do Ceará, que esperam esses repasses.

Na Câmara, há uma oposição maior aos gestores estaduais. Dessa forma, a parcela de 40% do Fundef deverá ser paga em 2022, mas sem uma garantia de pagamento da maior parte até agosto. Por outro lado, a despesa deve ficar fora do teto de gastos e do limite de precatórios.

Com as alterações, líderes da Câmara falam em aprovar a PEC ainda nesta terça no plenário em dois turnos. O bloco do Centrão não pretende obstruir a votação, como fez na sessão do Congresso ontem. Depois disso, caberá ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), promulgar a parte aprovada. A estratégia garantiria o espaço fiscal de R\$ 106,1 bilhões no teto de gastos em 2022, ano em que o presidente Jair Bolsonaro concorre à reeleição.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2021

EMIÇÃO DE TÍTULOS VERDES CRESCE 40% NO BRASIL E PERSPECTIVAS SÃO DE ALTA, DIZ ESPECIALISTA DO BID

Para Isabelle Frederique Braly-Cartillier, companhias precisarão investir em iniciativas que tornem realidade as metas de descarbonização

Por Ricardo Leopoldo, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Isabelle Frederique Braly-Cartillier, especialista em Mercados de Capitais do BID

A América Latina registrou neste ano um total de US\$ 11,34 bilhões em emissões de green bonds - títulos verdes -, sendo US\$ 4,25 bilhões no Brasil. Em 2021, os lançamentos desses títulos verdes no País subiram 41% ante 2020. "Dado o contexto internacional e o dinamismo do mercado local, acreditamos que esta tendência permanecerá nos próximos anos", diz em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast Isabelle Frederique Braly-Cartillier, especialista sênior em Mercados de Capitais do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). A instituição é responsável por 30% da estruturação de emissões de green bonds na América Latina desde 2016.

"A COP-26 incentivará países e empresas a adotar medidas que permitam ficar alinhadas com os princípios do Acordo de Paris para 2050", afirma Isabelle. "As companhias precisarão comunicar quais são suas estratégias para a descarbonização, mas, para isso, precisarão investir em iniciativas que tornem estas metas realidade. Os green bonds são uma boa maneira de financiar estes investimentos."



Isabelle Frederique Braly-Cartillier, especialista sênior em Mercados de Capitais do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID); segundo ela, os setores de energia e transporte são os dois maiores do mercado de green bonds na América Latina Foto: BID/Divulgação

Na avaliação da especialista do BID, os setores de energia e transporte são os dois maiores do mercado de green bonds na América Latina e deverão continuar desta forma por vários anos, especialmente por causa da demanda na região por novos projetos de infraestrutura. No caso de transporte, a expansão será "exponencial" devido à busca da emissão zero de carbono, pois todos os países precisarão fazer imensos investimentos para ter veículos elétricos. "E, por outro lado, os investidores também estão muito interessados em aplicar recursos nos segmentos de mobilidade e de energias renováveis."

No Brasil, além daqueles dois setores, Isabelle acredita que a agricultura será o próximo segmento produtivo que vai se desenvolver com rapidez na emissão de green bonds. Veja os principais trechos da entrevista.

Como a senhora avalia o ritmo de expansão do mercado internacional de green bonds, especialmente no Brasil e na América Latina?

O mercado mundial de green bonds atingiu a marca recorde próxima de US\$ 500 bilhões neste ano, pois voltou a se expandir depois de ficar estável em 2020 devido à pandemia de covid-19. Em 2021, a América Latina registrou um total de US\$ 11,34 bilhões em emissões, sendo destes US\$ 4,25 bilhões no Brasil. Em 2020, o Brasil teve um aumento de 58% nas emissões em comparação a 2019, e de 41% em 2021 em relação a 2020. Dado o contexto internacional e o dinamismo do mercado local, acreditamos que esta tendência permanecerá nos próximos anos. A COP-26 [Conferência das Nações Unidas Sobre as Mudanças Climáticas de 2021] incentivará países e empresas a adotar medidas que permitam ficar alinhadas com os princípios do Acordo de Paris para 2050. As companhias precisarão comunicar quais são suas estratégias para a descarbonização, mas para isso precisarão investir em iniciativas que tornem estas metas realidade. Os green bonds são uma boa maneira de financiar estes investimentos.

Por exemplo: O setor de tratamento de água potável é muito engajado em questões ambientais, mas ainda não tem uma atuação expressiva no mercado de green bonds. De certa forma, o mesmo ocorre com outros segmentos, como tratamento de resíduos. Os setores de energia e transporte são os dois maiores do mercado de green bonds na América Latina e deverão continuar assim por vários anos, devido à demanda da região por novos projetos de infraestrutura. No caso de transporte, a expansão será exponencial devido à busca da emissão zero de carbono, pois todos os países precisarão fazer imensos investimentos para ter veículos elétricos. E por outro lado, os investidores também estão muito interessados em aplicar recursos nos segmentos de mobilidade e de energias renováveis. Há um grande portfólio de projetos e existe também alta procura de investidores, portanto o mercado vai crescer.



Haveria um problema de comunicação dos agentes internacionais que promovem os green bonds, pois a maioria das empresas não sabe como podem ter acesso a este mercado global, o que limita sua própria expansão?

Eu concordo que é necessária maior conscientização sobre os green bonds. Este mercado não começou há muito tempo. Existe grande potencial para a participação de pequenas e médias empresas pelo mundo, mas elas em geral não emitem títulos de dívida. Contudo, os bancos que trabalham com estas companhias lançam títulos e podem emitir green bonds para investir nestas companhias. É uma questão de tempo para que ocorra esta expansão, mas estamos melhorando. Quanto mais empresas de um determinado setor emitirem green bonds, mais seus concorrentes ficarão atentos e poderão também decidir atuar neste mercado.

Qual é a sua avaliação sobre a participação do Brasil no mercado de green bonds?

No Brasil, o setor privado é muito ativo em green bonds, diferentemente do que ocorre no Chile, onde grande parte destas emissões são de títulos soberanos. O Brasil tem um mercado muito vibrante com a atuação de companhias de diversos setores produtivos. Tal fato ocorre sobretudo porque as corporações no País têm uma longa história de emissão de títulos no mercado global de dívida, o que tornou mais fácil o acesso a outros instrumentos, como os títulos verdes. Como consequência, companhias que já atuavam com estes ativos começaram a emitir também títulos de sustentabilidade, o que foi um processo natural. Eu acredito que a agricultura será o próximo setor que vai se desenvolver na emissão de green bonds no Brasil, uma vez que há um contínuo desenvolvimento do mercado de títulos verdes para atender a esse setor. Como exemplo, cito as novas regras do Banco Central relativas ao Bureau Verde de Crédito Rural, assim como a recente criação da Cédula do Produtor Rural (CPR) com requisitos ambientalmente sustentáveis, o que pode fomentar novos recebíveis para lastrear a emissão de Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRA) verdes e o desenvolvimento do mercado de títulos para atender as necessidades do segmento.

Como as políticas ambientais do governo do presidente Jair Bolsonaro, que causam grande rejeição de investidores internacionais, sobretudo na Europa, prejudicam a atuação do Brasil para a emissão de green bonds?

Não estou em posição para responder esta pergunta. Mas os green bonds obedecem padrões internacionais. Estes títulos emitidos em um país da Europa, da América Latina, nos EUA ou na China utilizam a mesma taxonomia e os mesmos processos, como as diretrizes do ICMA [International Capital Market Association]. É um mercado global que não é dependente de políticas governamentais de países.

Embora seja um mercado mundial, as companhias que operam no Brasil e emitem green bonds estão sujeitas a efeitos negativos de políticas e posições do governo, que depreciam o câmbio e provocam a elevação do CDS do País, como os sinais favoráveis do presidente Bolsonaro a um novo golpe militar.

Quando os investidores avaliam os green bonds que uma empresa quer emitir, eles analisam os ativos envolvidos e concordam com os impactos positivos que eles poderão trazer ao meio ambiente. Todo o investidor tem seus próprios parâmetros para realizar aplicações de recursos. Eles sabem onde querem e não querem investir, inclusive porque têm as suas próprias medidas de risco. Eles atuam da forma mais apropriada para cumprir o mandato dos seus investimentos.

Como a senhora analisa o potencial de avanço dos green bonds na área de transportes no Brasil, dado que o País ainda está bem distante de implementar uma ampla política de emissão zero de carbono no setor com grande produção de automóveis elétricos?

Os investimentos em green bonds no Brasil têm grande potencial de expandir no setor de transporte público, pois viabiliza a redução do transporte individual e traz efeitos positivos para o meio ambiente. Por exemplo, as emissões de green bonds ajudaram no financiamento de linhas de metrô no Chile, o que trouxe imensos benefícios ao país.



Qual é a sua avaliação sobre o setor de energias renováveis no Brasil para as emissões de green bonds nos próximos dois ou três anos?

Os projetos nesta área de energia, como solar e eólica, são perfeitos para a emissão de green bonds.

Quais são os fatores que podem acelerar o desenvolvimento do mercado de green bonds na América Latina e no Brasil no curto prazo?

O primeiro ponto importante é assegurar que governos e empresas tenham as condições necessárias para emitir green bonds. Instituições financeiras sabem como emitir dívida, o que torna muito fácil para lançar títulos verdes. Mas há também muitos segmentos de empresas que não emitem títulos de dívida ou o fizeram há muitos anos de forma esporádica, como companhias de abastecimento de água. É necessário também trabalhar muito para aumentar a transparência, com a divulgação de informações e padrões. Quem emite green bonds compromete-se a utilizar os recursos captados em atividades elegíveis e também a comunicar como empregou o dinheiro e os impactos desses investimentos. Ao pensar em todos estes fatores, o BID criou uma plataforma de transparência, na qual estão juntas todas as emissões de green bonds e a comunicação de impactos é padronizada. Desta forma, os emissores de títulos podem informar seus green bonds que querem lançar e os investidores podem avaliar os detalhes destes ativos e assim escolher os mais interessantes para o seu negócio.

Como evitar que a emissão de green bonds não registre um problema sério que ameaça os bons padrões ESG, o greenwashing [propaganda enganosa de organizações que divulgam preocupações ambientais e sociais]?

Como colaboramos para que um emissor possa atuar com green bonds demandamos o cumprimento de várias regras de alto nível, a fim de garantir que tais operações financeiras obedecerão as mais elevadas normas internacionais. Tal procedimento coíbe quaisquer ações de greenwashing.

Por que os financiamentos na transição da economia marrom para a verde ainda são baixos na América Latina?

Eu acredito que é uma questão de padrões. Foram necessários muitos anos para que fossem aceitos em termos mundiais quais são os ativos verdes. Da mesma forma, também levará um certo tempo para que haja um consenso sobre o que deve ser considerado como essencial na transição para a economia verde. Demorará um pouco, mas certamente vai acontecer.

Há um certo dilema global em relação ao combate a mudanças climáticas, pois não avança a adoção da taxa internacional para a emissão de toneladas de carbono, que inclusive ainda não foi adotada pelos EUA. Como pensar em expansão expressiva do mercado de green bonds se ainda não existe uma cotação mundial para a emissão de CO2?

Não é uma questão simples. Existem green bonds porque há investidores que têm mandatos para comprar estes títulos verdes, o que é independente da adoção da taxa sobre a emissão de carbono, pois eles querem encontrar estes ativos para aplicar seus recursos. No entanto, acredito que todas estas iniciativas internacionais caminham juntas e vão para a mesma direção.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2021

LEILÃO DE SANEAMENTO DE ALAGOAS É VISTO COMO VITÓRIA DE NOVO MARCO DO SETOR APÓS ÁGIO DE ATÉ 37.500%

Estado deve receber R\$ 1,6 bilhão em outorgas com a concessão do serviço de 61 municípios para a iniciativa privada; contrato também prevê investimentos de R\$ 2,9 bilhões

Por Juliana Estigarríbia, O Estado de S.Paulo

Em um leilão com lances agressivos, ágios altíssimos e novos entrantes no setor de saneamento, incluindo empresas estrangeiras, o estado de Alagoas concluiu na segunda-feira, 13, a concessão

dos serviços de água e esgoto para a iniciativa privada. Ao todo, o Estado deve receber R\$ 1,6 bilhão em outorgas. São previstos R\$ 2,9 bilhões em investimentos ao longo do contrato.

O mercado recebeu o resultado como uma conquista do novo marco regulatório e a expectativa é que novos leilões inundem ainda mais o setor de saneamento de recursos.



O estado de Alagoas já havia leiloado em 2020 o chamado "bloco A", composto por 13 cidades da região metropolitana da capital Maceió, que teve a BRK como vencedora. Agora, foram leiloadas outras duas unidades, que envolvem 61 municípios no total.

A Casal, companhia de saneamento de Alagoas, continuará sendo responsável pela captação e tratamento da água. Foto: Casal/Facebook

As concessões foram divididas em bloco B (Agreste e Sertão) e bloco C (Litoral e Zona da Mata), com cerca de 1,3 milhão de habitantes, o equivalente a 39% da população total do estado.

O bloco B recebeu três propostas, incluindo o do Consórcio Alagoas, que levou a concessão por R\$ 1,215 bilhão, com um ágio de 37.550%. O grupo é formado pelas empresas Allonda Ambiental Saneamento e Conasa Infraestrutura.

A Allonda é uma empresa voltada para o setor de infraestrutura com capital 100% nacional. A Conasa, do Paraná, tem atuação em projetos de médio porte e ganhou destaque nacional recentemente ao arrematar o leilão da BR-163, sua estreia em concessões federais.

A tradicional empresa de saneamento Aegea também participou da disputa, mas acabou perdendo com um lance bem abaixo de suas concorrentes, de R\$ 33,631 milhões, embora com ágio de 942%.

O bloco C, o segundo leilado nesta segunda, também recebeu três propostas e ficou com o Consórcio Mundau, formado por CYMI Saneamento e Participações (que tem controle espanhol) e Aviva Ambiental, pelo valor de R\$ 430 milhões, um ágio de 1.227%.

As empresas dos dois consórcios vencedores já tinham tentado entrar em leilões de saneamento anteriormente, mas perderam para lances mais agressivos de gigantes do setor.

As concessionárias vencedoras do novo leilão vão se comprometer a universalizar o abastecimento de água em cinco anos e levar a rede de esgoto para 90% da população até o 11º ano de contrato, de 35 anos.

Novos concorrentes

Na visão do sócio do Giamundo Neto Advogados e membro do Comitê de Saneamento da Associação Brasileira de Consultores de Engenharia (ABCE), Luiz Felipe Pinto Lima Graziano, nos leilões anteriores empresas com bastante musculatura acabaram levando os ativos, como é o caso da BRK, Aegea e Iguá.

"Neste leilão de Alagoas, o know-how (conhecimento) operacional veio de duas empresas de médio porte, sem grandes projetos, que atraíram parceiros com estrutura de capital bastante sofisticada", disse.



Segundo o especialista, isso demonstra um sinal da estabilidade regulatória proporcionada pelo novo marco do saneamento. "O novo marco tenta trazer uma previsibilidade maior que o mercado de energia tem há alguns anos", afirmou. A CYMI já atua no Brasil no setor elétrico. No leilão recente de saneamento do Amapá, outra elétrica, a Equatorial, levou a concessão.

De acordo com o advogado sênior do Madrona Advogados, Fernando Bernardi Gallacci, que atua na estruturação de projetos de infraestrutura, o leilão de Alagoas é uma conquista do novo marco regulatório de saneamento. "Os projetos têm apresentado estruturas cada vez mais complexas, foi um leilão muito bem-sucedido", disse.

Ele lembra que o primeiro leilão do Estado, realizado no ano passado, enfrenta atualmente questionamentos no Supremo Tribunal Federal (STF) acerca da destinação dos recursos da outorga. Inicialmente, eles foram direcionados para o estado de Alagoas, que se vê obrigado a dividir o bolo com os municípios. No certame de segunda-feira, a modelagem já previu a destinação integral dos recursos das outorgas para os municípios.

O diretor de concessões e privatizações do BNDES, Fábio Abrahão, destacou que o banco vem trabalhando para estruturar projetos cada vez mais atraentes para diferentes perfis de investidores. "Tivemos dois novos entrantes de qualidade no setor", disse. Ele acrescentou que os projetos de saneamento devem atrair cerca de R\$ 10 bilhões em investimentos contratados em 2022, incluindo a abertura de capital da Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan), estatal do Rio Grande do Sul.

Para Graziano, a modelagem dos projetos no Brasil é um gargalo importante. "O BNDES tem diversas oportunidades no forno para contribuir com estruturação de projetos, e a própria Caixa tem estruturado. Acredito na complementaridade de soluções", disse o advogado.

Gallacci cita ainda questões importantes a serem levadas em consideração para atração de investimentos em saneamento no ano que vem, tanto do lado do poder público quanto do setor privado. Segundo ele, o desafio dos governos é coordenar os projetos com a agenda eleitoral, embora não haja restrições na lei para esse tipo de movimento. "A agenda política precisa ser alinhada", afirmou.

Do lado do privado, os altos investimentos demandados trazem ainda outro desafio. "Os novos concessionários devem encontrar dificuldades de contratação de mão de obra para executar esses projetos, que são enormes", disse Gallacci.

Segundo o BNDES, a estatal Companhia de Saneamento de Alagoas (Casal) continuará sendo responsável pela captação e tratamento da água a ser distribuída pelas futuras concessionárias.

As empresas privadas serão responsáveis pela operação da distribuição da água tratada até o usuário final e por todo o sistema de esgotamento sanitário. Também terão de realizar obras de melhorias em todos os sistemas, inclusive na infraestrutura que permanecerá sendo operada pela Casal.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/12/2021*



VALOR ECONÔMICO (SP)

FT: CUSTO DO FRETE DO TRANSPORTE AÉREO DE CARGA BATE RECORDE

As empresas têm transportado produtos acabados, como produtos de moda e produtos eletrônicos de consumo, por via aérea, mas também componentes que incluem autopeças e semicondutores

Por Philip Georgiadis, Financial Times



Transporte de cargas — Foto: stock.xchng

O custo do transporte aéreo de carga atingiu níveis recorde ao redor do mundo, com as empresas tentando atender o aumento da demanda no período que antecede o Natal.

Nos últimos três meses, os preços quase dobraram nas principais rotas de frete aéreo que ligam centros manufatureiros da China aos consumidores dos Estados Unidos e Europa. Ao mesmo tempo, o setor industrial luta para conseguir aeronaves suficientes para atender a demanda.

Os preços nas rotas que vão de Xangai até a América do Norte chegaram a US\$ 14 o quilo pela primeira vez na semana passada, acima do recorde anterior de US\$ 12, alcançado quando a pandemia afetou pela primeira vez as cadeias de abastecimento no começo de 2020.

Houve aumentos semelhantes de Hong Kong para a Europa e EUA, e nas rotas transatlânticas entre Frankfurt e América do Norte, segundo o índice Baltic Exchange Airfreight e a TAC Freight, provedores de dados sobre transporte de carga.

“Todo mundo sabe que se quiser algo nas prateleiras antes do Natal, terá de usar o frete aéreo”, disse Yngve Ruud, diretor de frete aéreo global da Kuehne+Nagel, uma das maiores despachantes de fretes do mundo.

As empresas têm transportado produtos acabados, como produtos de moda e produtos eletrônicos de consumo, por via aérea, mas também componentes que incluem autopeças e semicondutores. Também há uma corrida para solicitar testes e equipamentos de proteção individual contra a covid-19 para a Europa, para o enfrentamento da variante ômicron do coronavírus, segundo informam executivos do setor.

As cadeias de abastecimento sempre estiveram mais ocupadas no quarto trimestre por causa das promoções da Black Friday e das vendas de Natal, mas o aumento sazonal da demanda em 2021 acontece no momento em que o setor industrial se encontra sob imensa pressão.

As empresas se voltaram para o transporte aéreo de carga depois do caos que se abateu sobre a indústria naval, que enfrenta falta de contêineres e gargalos nos portos.

Metade das cargas aéreas normalmente é transportada em jatos de passageiros, mas muitas companhias aéreas paralisaram suas atividades durante a pandemia e, quando voltaram a voar, passaram a percorrer rotas de lazer, e não as que ligam grandes centros comerciais. A variante ômicron também ameaça interromper o tráfego de passageiros.

Algumas companhias aéreas passaram a dar prioridade ao transporte de cargas, fretando jatos para FedEx e DHL, resolvendo parte do problema. Mesmo assim, o setor ainda está 13% abaixo da capacidade de 2019, segundo Marco Bloemen, chefe de consultoria de carga da Seabury Consulting, um braço da Accenture.

O déficit acontece no momento em que a demanda aumentou 6%, levando a uma defasagem de quase 20% entre a oferta e a demanda, segundo Bloemen.

Mesmo a retomada das viagens transatlânticas não ajudou, porque as aeronaves de passageiros das companhias, que estavam transportando carga, voltaram a transportar passageiros. Além disso, a capacidade de armazenamento foi limitada porque os viajantes a lazer, que tendem a despachar várias malas, voltaram a circular mais rapidamente do que os viajantes a trabalho, segundo disse Ruud.

Os preços entre Frankfurt e a América do Norte aumentaram de US\$ 3,50 para US\$ 5,40 por quilo desde que o governo Biden anunciou que iria reabrir suas fronteiras aos visitantes internacionais.

O aeroporto de East Midlands, um grande centro de transporte de carga do Reino Unido, espera manejar 470.000 toneladas de produtos neste ano, em comparação a 370.000 antes da pandemia.

“As empresas que dependiam do espaço de carga dos jatos de passageiros para transportar produtos deverão continuar usando serviços de frete aéreo dedicados... até que as rotas transatlânticas de passageiros retornem aos níveis pré-pandemia”, disse Clare James, diretora-gerente do aeroporto East Midlands.

Com as cadeias de abastecimento sob pressão, o impacto acabará sendo sentido pelos consumidores, segundo afirma Bharat Ahir, presidente executivo da consultoria 28one, especializada em cadeias de abastecimento. “Há dois impactos claros: a disponibilidade será menor e o que você conseguir será mais caro”, disse ele.

(Tradução de Mario Zamarian)

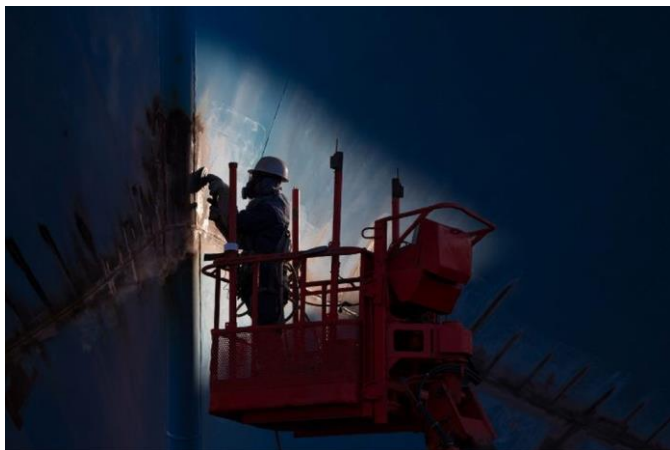
Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 14/12/2021

PLANO DA HYUNDAI HEAVY DE SER MAIOR CONSTRUTOR NAVAL DO MUNDO ENFRENTA OBSTÁCULO NA EUROPA

Os reguladores estão preocupados com o fato de a Hyundai Heavy e seu alvo de interesse — a Daewoo Shipbuilding — controlarem mais de 60% do mercado global de transportadores de gás natural liquefeito

Por *Nikkei Asia* — Seul



Hyundai Heavy Industries Co — Foto: SeongJoon Cho/Bloomberg

O plano da Hyundai Heavy Industries de adquirir a Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering encontrou um grande obstáculo, depois de perder um prazo da União Europeia para tratar de questões antitruste.

A sul-coreana Hyundai Heavy, segunda maior construtora de navios do mundo, concordou em março de 2019 em adquirir a rival, a quarta do ranking, Daewoo Shipbuilding, que na época estava

enfrentando uma grave crise financeira. O negócio recebeu luz verde na China e em Cingapura, mas aguarda aprovação regulatória na União Europeia, Japão e Coreia do Sul.

Os reguladores da União Europeia estão preocupados com o fato de a Hyundai Heavy e a Daewoo Shipbuilding, juntas, controlarem mais de 60% do mercado global de transportadores de gás natural liquefeito (GNL). Eles solicitaram que a Hyundai Heavy tomasse medidas para reduzir as preocupações com a concorrência, como a venda de seu negócio de GNL.

A Hyundai Heavy havia oferecido concessões como o congelamento dos preços dos navios. Mas os dois lados parecem não ter conseguido chegar a um acordo antes do prazo final da União Europeia.

As ações da Daewoo Shipbuilding caíram mais de 5% no decorrer do pregão da segunda-feira na Bolsa de Valores de Seul, devido à crescente preocupação com o destino do negócio.

"O domínio do mercado não pode ser avaliado apenas pela participação de mercado na indústria de construção naval", disse a Hyundai em um comunicado, respondendo ao pedido da União Europeia.

As autoridades europeias devem tomar uma decisão sobre o negócio já em janeiro. A Hyundai disse que fará todos os esforços para receber a aprovação.

A Hyundai Heavy deve expandir sua participação no mercado global para 22,6% ao adquirir a Daewoo Shipbuilding, ultrapassando a China State Shipbuilding como a maior construtora de navios do mundo.

Ela planeja aninhar a Daewoo Shipbuilding sob sua própria holding, a Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, que foi estabelecida especificamente com vistas à aquisição.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2021

EMBRAER E ORGANIZAÇÃO DA HOLANDA ASSINAM ACORDO PARA DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO EM DEFESA

O memorando ainda inclui pesquisa conjunta, desenvolvimento de tecnologias e processos de inovação

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



— **Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo**

A Embraer e a Organização Holandesa de Pesquisa Científica Aplicada (TNO) assinaram nesta terça-feira um acordo para futuro desenvolvimento de produtos e serviços de defesa e de dupla utilização nos domínios aéreo, marítimo, terrestre e espacial. O memorando ainda inclui pesquisa conjunta, desenvolvimento de tecnologias e processos de inovação.

De acordo com a fabricante, o acordo tem por objetivo estender e aprofundar as relações comerciais de longo prazo entre as entidades durante a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias-chave para aplicações de defesa, podendo ser aplicadas nas plataformas existentes da Embraer ou de novas aeronaves, veículos e sistemas.

“Vemos uma grande sinergia entre a TNO e a Embraer, relacionada à complementaridade de experiência da nossa empresa em defesa e segurança”, diz Jackson Schneider, diretor-presidente da Embraer Defesa & Segurança, em nota.

Ele vê potencial em avançar em pesquisas sobre inteligência artificial e autonomia no acordo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2021

PARCELA DE ÓLEO DA UNIÃO, NO PRÉ-SAL, CAI 9% EM OUTUBRO, INFORMA PPSA

Queda foi puxada pelas paradas programadas para manutenção das plataformas P-75 e P-76, que operam no campo de Búzios, na Bacia de Santos

Por André Ramalho, Valor — Rio



Foto : Brenno Carvalho/Agência O Globo

A produção do petróleo que cabe à União, nos contratos de partilha, caiu 9% em outubro, na comparação com setembro, para uma média de 10 mil barris diários. A Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) informou que a queda foi puxada pelas paradas programadas para manutenção das plataformas P-75 e P-76, que operam no campo de Búzios, na Bacia de Santos.

As atividades de manutenção nas duas unidades já foram concluídas. Búzios contribuiu, em outubro, com 4,9 mil barris por dia para a União – que também ficou com 5,1 mil barris por dia da produção de Entorno de Sapinhoá, na Bacia de Santos.

No contrato de Tartaruga Verde Sudoeste, área da Bacia de Campos, o excedente em óleo da União foi destinado à quitação do Acerto de Contas com a Petrobras, relativo à redeterminação do Acordo de Individualização da Produção (AIP) da área.

O AIP ocorre nos campos que passam por unitização (união de duas áreas num projeto único de produção) e estabelece as regras para operações conjuntas de desenvolvimento e produção, bem como as participações de cada uma das partes na jazida compartilhada.

O campo de Mero, na Bacia de Santos, por sua vez, não produziu em outubro, devido ao encerramento do Sistema de Produção Antecipada (SPA) do projeto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2021

MINÉRIO DE FERRO RECUA 2% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 111,90 POR TONELADA

Em dezembro, a principal matéria-prima do aço acumula ganho de 9,3% e 2021, desvalorização de 30%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Leo Pinheiro/Valor

Os preços do minério de ferro voltaram a perder força nesta terça-feira (14), em meio ao enfraquecimento da demanda nos portos chineses e após a forte alta da véspera, motivada pelas sinalizações do governo chinês de que vai buscar taxa de crescimento “razoável” em 2022 e pela melhora dos ratings de emissões de 13 usinas siderúrgicas de Tangshan,



importante polo de produção de aço na China.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia em baixa de 2% no porto de Qingdao, para US\$ 111,90 por tonelada.

Em dezembro, a principal matéria-prima do aço exhibe, agora, ganho acumulado de 9,3%. Em 2021, a desvalorização é de 30%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), os contratos mais negociados de minério para maio tiveram leve queda, de 4 yuan, para 650,50 yuan por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2021

ASSOCIAÇÃO PEDE AO CADE QUE BTP FIQUE FORA DE LEILÃO DE “SUPERTERMINAL”

A ABTRA argumenta que a empresa tem sido beneficiada por Maersk e MSC “em detrimento da livre concorrência”

Por Daniel Rittner — De Brasília

Em ofício encaminhado ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), no dia 21 de setembro, a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) pediu uma “medida preventiva” do órgão antitruste para que a Brasil Terminal Portuário (BTP) ou seus acionistas não participem da disputa pelo STS 10 - novo terminal de contêineres que o governo pretende licitar no Porto de Santos (SP) até o fim do próximo ano.

No documento, a associação argumenta que a BTP tem sido beneficiada por Maersk e MSC “em detrimento da livre concorrência”, supostamente prejudicando outros terminais portuários e recintos alfandegados em Santos. A APM Terminals (controlada pela Maersk) e o grupo suíço TIL (controlado pela MSC) são sócios no terminal da BTP.

De acordo com o ofício, instrumentos jurídicos conferem expressamente à BTP preferência na movimentação de contêineres transportados pela Maersk e pela MSC, que estão entre as maiores companhias de navegação do mundo, “independentemente das condições comerciais”.

“A verticalização dos grupos Maersk e MSC com terminais portuários é - naturalmente - anticompetitiva. [...] Tal verticalização demanda um favorecimento anticompetitivo e automático dos terminais portuários por parte dos seus grupos atuantes no transporte marítimo regular de contêineres, o qual visa financiar a - ineficiente - operacionalização do terminal verticalizado”, afirma o ofício ao Cade.

Segundo o documento, a proibição de que a própria BTP ou seus sócios participem da concorrência pelo STS-10 busca impedir o agravamento do problema.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

MOVIMENTAÇÃO EM PORTOS CRESCE 5,5% DE JANEIRO A OUTUBRO

344,5 milhões de toneladas passaram por terminais

Por Agência Brasil - Brasília*

O setor portuário nacional, que engloba portos públicos e privados, movimentou um bilhão de toneladas de janeiro a outubro de 2021, segundo dados divulgados hoje (13), em Brasília, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O número representou crescimento de 5,5% em relação a igual período de 2020.

Os portos públicos registraram 344,5 milhões de toneladas, aumento de 5,01%, e as instalações privadas 665,8 milhões de toneladas, uma alta de 5,70%. Os dados estão no painel.

Os portos privados que tiveram maior crescimento foram o Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, (95,3%), o Terminal Portuário do Pecém, no Ceará, (36,2%), os portos do Itaqui (+27,0%), no Rio Grande do Sul, e Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro (+21,1%).

O granel sólido movimentou 589,7 milhões de toneladas, 58,4% do total das cargas nas instalações portuárias brasileiras, e cresceu 1,8% em comparação com o mesmo período de 2020. O granel líquido somou 260,8 milhões de toneladas, 25,8% do total, aumento de 9,7% em relação ao apurado nos dez meses do ano passado.

Entre as navegações, o longo curso, que representa 70,5% de toda a movimentação portuária brasileira, apresentou expansão de 6%. A navegação interior teve queda de 5% no período.

*Com informações da Antaq

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 14/12/2021

CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DO PROJETO DE LEI DAS FERROVIAS

Os destaques apresentados pelos partidos serão analisados hoje

Por Agência Brasil - Brasília*



A Câmara dos Deputados aprovou, em votação simbólica, o texto-base do Projeto de Lei 3754/21, do Senado, que cria a Lei das Ferrovias. O projeto foi analisado em sessão plenária realizada na noite dessa segunda-feira (13).

O deputado Zé Vitor (PL-MG), relator do projeto, deu parecer favorável e recomendou a aprovação do texto sem mudanças.

Os destaques apresentados pelos partidos, visando alterar partes do texto serão analisados hoje (14).

O projeto de lei permite à União autorizar a exploração de serviços de transporte ferroviário pelo setor privado em vez de usar a concessão ou permissão. O prazo do contrato poderá ser de 25 até 99 anos, prorrogáveis.

*Com informações da Agência Câmara de Notícias.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 14/12/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NOVO PARECER DO RELATOR RECOMENDA EMENDA QUE RENOVA REPORTE POR 2 ANOS

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 14 Dezembro 2021*



Arquivo/Divulgação

Mudança de direção veio após pedidos de parlamentares e a mobilização das associações que, nos últimos dias, apresentaram solicitações formais a representantes do governo pela aprovação da emenda 25.

O novo parecer do relator do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020), deputado Gurgel (PSL-RJ) recomenda a aprovação da emenda 25, que renova o Reporto por dois anos, pelo período de janeiro de 2022 a

dezembro de 2023. O documento foi apresentado na tarde desta terça-feira (14). O PL, aprovado no Senado no último dia 25 de novembro, voltou à Câmara dos Deputados para a análise das modificações. A expectativa é que o texto seja votado ainda hoje em plenário.

O regime especial para compra de equipamentos portuários, criado em 2004 e renovado sucessivamente pelo Congresso, expirou no final de 2020. Desde então, entidades setoriais vêm articulando junto ao governo e a parlamentares pela renovação do regime. As principais associações do setor portuário e ferroviário manifestaram durante a tramitação a importância do regime para atração de investimentos para infraestrutura nesses modais.

Em seu último parecer, Gurgel justificou a aprovação da emenda 25 por considerar que 'o crescimento e o desenvolvimento da navegação de cabotagem impactam diretamente a movimentação nos portos, que precisarão promover investimentos para acompanhar a nova demanda'. "Nesse sentido, é salutar, como política pública, diminuir as barreiras para a aquisição de equipamentos para os portos, em especial os do estado do Rio de Janeiro, ampliando a infraestrutura portuária", manifestou o relator.

O parecer anterior, emitido por Gurgel na última sexta-feira (10), propunha a rejeição da emenda 25, alegando que uma eventual prorrogação do prazo dos benefícios conferidos pelo Reporto provocaria um 'impacto fiscal relevante, além de alterar a dinâmica do mercado em relação à indústria voltada para a infraestrutura portuária'.

A mudança de direção veio após pedidos de parlamentares e a mobilização das associações, que apresentaram, na última segunda-feira (13), um pedido formal pela aprovação da emenda 25. O documento contou com o apoio da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) e da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), entre outras representações.

As entidades sustentam que a emenda 25 incluída pelos senadores apenas atualiza a data de vigência em razão da demora na tramitação do PL no Congresso. No entanto, membros do governo e parlamentares, inclusive o relator da matéria na Câmara, sinalizaram a intenção do

Ministério da Economia de impedir que esse regime especial tenha vigência até 2023. O principal argumento para a prorrogação do regime tributário são os inúmeros projetos e investimentos em andamento que foram baseados na norma que está para ser aprovada.

(em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2021

CBO ADQUIRE RSV PARA OPERAR EM ÁGUAS PROFUNDAS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 14 Dezembro 2021



Divulgação CBO

Importado da Noruega, CBO Wave será o 5º RSV da frota da companhia, que passará a contar com frota de 41 navios. Grupo assinou contrato para operar embarcação junto à Petrobras entre 2022 e 2025.

A CBO concluiu, nesta terça-feira (14), a aquisição de mais uma embarcação para compor sua frota de apoio marítimo. A embarcação, que será batizada CBO Wave, é o mais novo RSV (embarcação equipada com robô) a

integrar a frota de embarcações da empresa, que agora conta com 41 navios de apoio. O barco possui especificações técnicas de alto padrão (high spec) que permitem a operação em águas ultraprofundas, como o pré-sal. O grupo assinou contrato para operar junto à Petrobras entre 2022 e 2025.

O CBO Wave foi construído em 2011 e tem projeto Ulstein SX130. A empresa informou que a embarcação, de bandeira da Noruega, estará apta a receber o Registro Especial Brasileiro (REB) quando chegar ao Brasil, dada a disponibilidade de tonelagem da CBO, conforme previsto pela legislação brasileira (Lei 9.432/1997). A frota da empresa passará então a contar com 19 PSVs (transporte de suprimentos), 14 AHTS (manuseio de âncoras), cinco RSVs e três OSRVs (combate a derramamento de óleo).

A CBO destacou que esta é a 9ª embarcação adquirida pela CBO em seu novo ciclo de crescimento, considerando as cinco embarcações adquiridas por meio da operação de fusão e aquisição realizada com a Finarge, além das aquisições do PSV 5.000 TPB CBO Supporter, do AHTS 21.000 BHP, do CBO Endeavour e a aquisição do PSV 5.000 TPB CBO Energy, bem como uma embarcação sendo operada via afretamento a casco nu de longo prazo, totalizando 10 novas embarcações neste novo ciclo.

“Estas aquisições fazem parte do plano de crescimento da companhia, que contempla continuar investindo na aquisição de embarcações high spec para operar no Brasil”, assinalou o diretor de relações com investidores do grupo, Rafael Passos Kirsten, em comunicado ao mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2021

PRATICAGEM INAUGURA MODERNO CENTRO DE SIMULAÇÕES EM BRASÍLIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14 Dezembro 2021

Instalações, em parceria com TPN-USP, contam com simulador de passadiço que permite simular manobras de navios em todos os portos, além de avaliar segurança e eficiência de novos projetos e operações portuárias.



Divulgação Praticagem do Brasil

A Praticagem do Brasil inaugura, nesta terça-feira (14), o seu centro de simulações de manobras em Brasília (DF). O espaço possui uma moderna estrutura e conta com simulador de passadiço para manobras de navios. As instalações foram implantadas em parceria com o Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP), referência internacional em simulações e que já desenvolve outros estudos junto à praticagem. O simulador de passadiço

permitirá o exercício simulado de manobras de navios em todos os portos, além de avaliar a segurança e eficiência de novos projetos e operações portuárias.

O centro de treinamento e avaliação aquaviária está instalado a poucos minutos da Praça dos Três Poderes. O prático e presidente da Praticagem do Brasil, Ricardo Falcão, destacou que a localização favorece a vinda para treinamento de práticos de todo o Brasil, além do acompanhamento técnico de projetos pelas entidades reguladoras das atividades marítimas e portuárias, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Ministério da Infraestrutura e a Marinha do Brasil.

Falcão lembrou que na época da implantação dos novos terminais de Santana (AP) apenas seis práticos participaram das primeiras simulações. Ele destacou que o novo centro da praticagem dará a oportunidade de treinar antes num simulador e ajudará a criar rapidamente a cultura organizacional do grupo, disseminando e igualando conhecimento entre todos os profissionais. “Agora, com o terminal sendo construído, temos a chance de chamar outros práticos para fazerem exercícios e debate para todo mundo treinar e saber os limites”, disse Falcão à Portos e Navios.

O campo de visão do passadiço, de aproximadamente 290 graus, é formado por 14 telas de 65 polegadas, sendo três traseiras. O modelo matemático, o mesmo adotado no TPN-USP, reproduz fielmente a ação de ondas, ventos, correntes e marés, além de efeitos hidrodinâmicos que afetam a manobrabilidade das embarcações. “Adotamos a solução de telas verticais, em linha com os novos simuladores do mundo. Estamos no estado da arte em ambientação e realismo das manobras”, explicou o professor Eduardo Tannuri, do TPN-USP, responsável técnico pelo projeto.

As facilidades permitem simular com precisão qualquer tipo de manobra, além de situações específicas que não são possíveis no dia a dia, pelo risco envolvido. Também podem ser simuladas operações como aumento no porte de embarcações, novas rotas fluviais e implantação de terminais marítimos. De acordo com a Praticagem, todos esses estudos para validação de projetos contam com a participação de práticos, em função da sua expertise na condução e manobra de navios em áreas restritas e do conhecimento das características das águas em que atuam.

Falcão salientou que será possível simular com precisão todo tipo de operação de praticagem, em condições semelhantes às encontradas no dia-a-dia da atividade, além de realizar treinamentos específicos que não seriam possíveis na vida real, pelo risco envolvido. A partir de agora, toda a parte de procedimentos de emergência além do treinamento em recursos do passadiço, do curso de atualização para práticos, passará a ser realizada em Brasília.

A Praticagem avalia que, em um cenário de navios cada vez maiores e canais de acesso limitados, a tecnologia será fundamental para aumentar a eficiência do tráfego marítimo com segurança. Falcão ressaltou que a parte de avaliação continuará sendo feita pela equipe da USP. “Os práticos vão manobrar. Não vamos tomar o papel de discussões dos efeitos hidrodinâmicos”, esclareceu. O simulador ajuda na leitura mais clara das dimensões do navio, do ambiente imersivo, bem como informações sobre o porto e o canal de acesso.

Falcão lembrou que havia certa dificuldade de apresentar com mais detalhes o meio aquaviário para autoridades e membros do legislativo e que agora muitas discussões com Ministério Público, por exemplo, serão mais técnicas. “No futuro, enxergamos parcerias com os ministérios da Infraestrutura e da Economia, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e demais autarquias que possam interagir. Teremos discussões técnicas de altíssimo nível”, projetou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2021

MSC LANÇA OFERTA PÚBLICA PARA AQUISIÇÃO DO CONTROLE DA LOG-IN

Da Redação NAVEGAÇÃO 13 Dezembro 2021



A Log-In comunica, por Fato Relevante, que a Sas Shipping Agencies Services Sàrl, subsidiária integral da MSC Mediterranean Shipping Company, lançou oferta pública voluntária para aquisição do controle da Log-In. Conforme edital divulgado nesta segunda-feira (13), a ofertante pretende adquirir pelo menos 62% e no máximo 67% do total de ações de emissão da Log-In, excluídas as ações em tesouraria, por um preço por ação de R\$ 25,00.

O edital com os termos e condições detalhados da oferta foi disponibilizado pela companhia por meio do Sistema IPE, nos sites da Comissão de Valores Mobiliários e da B3.

Segundo o comunicado da Log-In, o Conselho de Administração avaliará os termos e condições da oferta e divulgará ao mercado, em até 15 dias, sua manifestação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2021

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO EM REGIME DE PARTILHA TEVE REDUÇÃO DE 17% EM OUTUBRO

Da Redação OFFSHORE 13 Dezembro 2021



Paradas programadas para manutenção de duas plataformas de Búzios foram responsáveis pela redução de 17% nesse mês

Paradas programadas para manutenção em duas FPSOs (P-75 e P-76), no Campo de Búzios, fizeram com que a média diária de produção de petróleo em regime de Partilha caísse em outubro. A produção foi de 356 mil barris por dia (bpd), 17% inferior à registrada em setembro, quando foi atingida a marca de 431 mil bpd — a maior desde 2017, início da



série histórica. Os dados são do Boletim Mensal de Partilha de Produção, divulgado nesta quinta-feira (9), pela Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA).

Ainda segundo o boletim, atualmente quatro contratos estão produzindo petróleo. Búzios, apesar da parada das plataformas, que já tiveram suas manutenções concluídas, segue sendo responsável pela maior parcela de contribuição, com 344 mil bpd. O Entorno de Sapinhoá produziu 7 mil bpd e Tartaruga Verde Sudoeste, 5 mil bpd.

A Área de Desenvolvimento de Mero não teve produção em outubro devido ao encerramento do Sistema de Produção Antecipada (SPA) 1 e mudança de localização do FPSO "Pioneiro de Libra", para início do SPA-2 em nova área.

Do total produzido, a média diária do total do excedente em óleo da União nos contratos de Partilha de Produção foi de 10 mil bpd. Destes, 4,9 mil bpd são referentes ao Campo de Búzios e 5,1 mil bpd referentes ao contrato do Entorno de Sapinhoá. Em Tartaruga Verde Sudoeste, o excedente em óleo da União foi destinado à quitação do Acerto de Contas com o operador, dada a redeterminação do Acordo de Individualização de Produção (AIP).

Desde 2017, início da série história da exploração do Polígono do Pré-Sal, a produção acumulada total é de 82,2 milhões de barris de petróleo. Destes, 10,9 milhões de barris são referentes à parcela acumulada do excedente em óleo da União.

Gás natural

Já no que diz respeito ao gás natural, foi constatada produção total com média diária de 436 mil m³/dia nos três contratos, com aproveitamento comercial do gás natural de 215 mil m³/dia em Búzios, 185 mil m³/dia em Entorno de Sapinhoá e 36 mil m³/dia em Tartaruga Verde Sudoeste. O volume de gás disponível apresentou redução de 50%, em virtude principalmente da parada programada para manutenção na plataforma "P-76" no campo de Búzios.

Dos 436 mil m³/dia, 133 mil m³/dia corresponderam à média diária do total do excedente em gás natural da União (3 mil m³/dia de Búzios e 130 mil m³/dia de Entorno de Sapinhoá). Em relação ao mês anterior, os dados apontam para um aumento de 32%. Em Tartaruga Verde Sudoeste, o excedente em gás da União também foi destinado à quitação do Acerto de Contas com o operador. Não há previsão de comercialização do gás natural de Mero.

Desde 2017, a produção acumulada de gás natural com aproveitamento comercial soma 304 milhões de m³. Deste total, o excedente em gás natural da União é de 94,8 milhões de m³.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2021

PORTO DO PECÉM MOVIMENTA MAIS DE 20 MILHÕES DE TONELADAS EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Dezembro 2021



De janeiro a novembro, o terminal movimentou 20,4 milhões de toneladas, das quais 2,29 milhões em novembro, novo recorde mensal

O Porto do Pecém ultrapassou a marca de 20 milhões de cargas movimentadas em um único ano. O recorde foi registrado em novembro, quarto mês consecutivo com mais de 2 milhões de cargas movimentadas, quando o terminal portuário cearense

operou 2,2 milhões de toneladas entre embarques (740,7 mil toneladas) e desembarques (1,5 milhão de toneladas).

No acumulado de janeiro a novembro, o terminal movimentou 20,4 milhões de toneladas, das quais 2,29 milhões de toneladas em novembro, novo recorde mensal.

Para o gerente comercial da Tecer Terminais, Carlos Alberto Nunes, empresa que faz o braço operacional do Porto do Pecém, a marca histórica é fruto da diversificação de cargas e de clientes. “A grande capacidade de gestão do Porto do Pecém permitiu que nós diversificássemos muito as cargas movimentadas”, destaca Carlos. “Nos últimos meses, tivemos o aumento de vários novos clientes e de novas cargas. O que gerou esse resultado foi a diversidade de negócios”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2021

MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 22% EM NOVEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Dezembro 2021



Com cerca de 590 mil toneladas transportadas em novembro, o Porto de Imbituba encerrou o mês com alta de 22% na movimentação em relação ao mesmo período do ano passado. As importações lideraram as operações, com 60,7% do volume, seguidas da exportação (29,7%) e da cabotagem (9,6%).

O resultado confirma um novo recorde histórico anual para o porto, com mais de 6,2 milhões de toneladas movimentadas em 2021.

Em novembro, o coque (derivado de petróleo) manteve a liderança dentre as cargas mais movimentadas (213,3 mil t), seguido do minério de ferro (82,6 mil t), contêineres (57,1 mil t), produtos siderúrgicos (43,6 mil t) e fosfato de cálcio (39,4 mil t). Também foram operados sal, milho, cloreto de potássio, sulfato de sódio, celulose, barrilha, cevada, ureia, sulfato de zinco, geradores e sulfato de magnésio. Em relação ao número de navios, foram realizadas 23 atracações no período.

“Foi um mês de grandes realizações para o Porto de Imbituba, pois além de registrar crescimento mensal e consolidar mais um ano histórico, tivemos êxito no leilão do Terminal de Granel Líquido, garantindo um investimento de pelo menos R\$ 25 milhões na estrutura do porto, e lançamos o edital da obra de recuperação e reforço do Cais 3, que será a maior melhoria realizada pela SCPAR desde que o porto foi delegado”, avalia o diretor-presidente do porto, Fábio Riera.

No acumulado do ano, já passaram por Imbituba mais de 260 navios, com liderança do coque, contêineres, sal, hulha betuminosa e minério de ferro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2021

ARTIGO - DESPACHANTES ADUANEIROS, O QUE MUDA COM A NOVA RESOLUÇÃO 62/2021?

Por Paula Franco OPINIÃO 13 Dezembro 2021



Há exatos 83 dias, o acórdão nº 535, proveniente da Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada da Antaq, declarou “irregular e abusiva a prática de responsabilização solidária dos despachantes aduaneiros por débitos relativos à demurrage de contêineres”.

A decisão soou como um bálsamo aos Despachantes Aduaneiros, que se sentiam compelidos a se responsabilizarem por débitos que não contraíram, estabelecendo importante precedente na Agência Reguladora.

Pois bem, a contrário senso, no último dia 1, a Antaq, na Resolução 62/2021, em seu artigo 13, dispôs: “Os transportadores marítimos e os agentes intermediários somente poderão cobrar valores do embarcador, consignatário, endossatário ou portador do conhecimento de carga — BL —, sendo vedada a cobrança direta a terceiros estranhos à relação jurídica”.

Ainda asseverou: “O agente intermediário, atuando exclusivamente como agente marítimo, conforme as atribuições dispostas no art. 2º, inciso II, alínea “b” desta Resolução, somente poderá cobrar do embarcador, consignatário, endossatário, portador do BL, devedor solidário ou daquele expressamente designado em instrumento contratual específico, aqueles valores que são devidos ao transportador marítimo”.

Importante questionamento, fez o Dr. Marcel Stivaletti, em rede social. Cumpre colacioná-lo: “A “sutil” inserção do “devedor solidário” e “daquele expressamente designado em instrumento contratual específico” no artigo 13 da RN62 instará o seguinte questionamento: a simples aposição da assinatura no termo de responsabilidade sobre a devolução de contêiner, por si só, autorizará a cobrança em detrimento do Despachante Aduaneiro? E a condição de mero mandatário, representante do importador e responsável apenas pelo desembaraço, corrobora o enquadramento do despachante como “terceiro, estranho à relação jurídica”?”.

Primeiramente, ressalta-se que o Despachante Aduaneiro é um prestador de serviço, representante do contratante — importador ou exportador — e tem como principal função o desembaraço aduaneiro, de modo que, por exemplo, não tem competência para desovar a carga e devolver o contêiner — muitas vezes, sequer tem ciência do local onde se encontra.

Costumeiramente, os armadores incluem no “Termo de Responsabilidade para Devolução de Contêineres” uma cláusula responsabilizando solidariamente o despachante aduaneiro que, conforme acima explicitado, apenas representa seu contratante. Sem saída, vez que a liberação da mercadoria transportada pelo armador depende da assinatura deste documento, os Despachantes avalizam responsabilidades que sequer têm meios de fazer cumprir.

Trazendo ao liame advocatício, é o mesmo que obrigar o advogado, na qualidade de representante de seu cliente, (pelo efeito do mandato de procuração), ao pagamento dos dias-multa decorrentes do descumprimento de reprimenda imposta pelo poder judiciário e descumprida pelo cliente outorgante.

Cumpra asseverar que o Decreto-Lei No 4.014, de 13 de Janeiro de 1942, o qual dispõe sobre as atividades de despachantes aduaneiros, assevera, em seu artigo 28, que “... As relações que mantiverem com os comitentes serão reguladas pelas leis que regem o mandato...”, fato este que nos leva, conseqüentemente, ao artigo 653, do Código Civil:

“653. Opera-se o mandato quando alguém recebe de outrem, poderes para, em seu nome, praticar atos ou administrar interesses.”

Assim, o mandatário, como o caso do Despachante Aduaneiro, opera sempre a mando de outrem, devendo suas ações serem consideradas ações do próprio mandante e não suas, a tal passo que qualquer indiligência culposa, é indenizável, nos moldes do artigo 667 do mesmo diploma legal.

Depreende-se, inclusive, que eventual responsabilidade indenizatória se estabelece entre mandante e mandatário, por fatos oriundos da execução do mandato, excluindo-se, portanto, a responsabilidade pelos atos a que se obrigou o mandante, junto ao armador, fato este decorrente da própria natureza jurídica do mandato.

Nesses moldes, tem-se limitativo expresso pelas legislações vigentes, de modo que entender de maneira diversa afronta notoriamente os princípios norteadores da administração pública, à qual também se submete a Antaq, vez que integrante da Administração Pública Federal indireta.

Inobstante, o poder judiciário também tem aceitado a responsabilidade solidária do Despachante Aduaneiro, levando-se em conta, notoriamente, a literalidade do vínculo jurídico estabelecido em instrumento particular, sem considerar as abusividades nele contidas ou o desempenho efetivo de cada figura contratual.

A Antaq, por sua vez, órgão de regulação, detém atribuição para ponderar sobre as responsabilidades dos players envolvidos no transporte marítimo.

Dessa forma, em resposta ao questionamento título destes breves comentários, tem-se que a Resolução 62/2021 faz permear os mesmos questionamentos deixado pela anterior regulamentação (RN 18/2017), de modo que, inevitavelmente, se levadas apenas ao Poder Judiciário, de certo a prática se convalidará e perpetuará no tempo.

Paula Franco é advogada

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/12/2021

NORMA E DETERMINAÇÃO DO STF GERAM DÚVIDAS NO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE TRIPULANTES

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 13 Dezembro 2021*



Arquivo/Divulgação

Decisão do ministro Luís Roberto Barroso torna obrigatória a apresentação de comprovantes de vacinação para viajantes que cheguem ao Brasil.

A mudança de protocolos sanitários e a recente determinação do presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Luís Roberto Barroso, tornando obrigatória a apresentação de comprovantes de vacinação para viajantes que cheguem ao Brasil,

deixaram uma lacuna em aberto quanto à entrada de estrangeiros no Brasil. Devido a um 'atraso da notificação', houve questionamentos à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e a suas estruturas locais a fim de esclarecer as novas regras para embarque e desembarque de tripulantes. Já a portaria 662/2021, publicada na última sexta-feira (10) transferiu a vigência dos novos procedimentos para o próximo sábado (18).

Existem dúvidas a respeito das questões e protocolos contidos na resolução da diretoria colegiada da Anvisa - RDC 584/2021. Enquanto ainda existem incertezas, existe o entendimento de seguir o padrão antigo, anterior às duas novas portarias e à nova RDC. A 7Shipping entende que, num



primeiro momento, mesmo que de maneira provisória, caso um estrangeiro venha ao Brasil sem comprovante de vacinação, ele estará passível de ser deportado.

Para Brunelli, o que está valendo legalmente é a portaria 662, que transfere a vigência dos novos protocolos para o próximo sábado (18). “Está complicado para a Anvisa definir qualquer coisa”, comentou Leonardo Brunelli, CEO da 7Shipping, à Portos e Navios. Ele observa que o país tem lacunas ‘legais’ sobre essas regras e que ainda precisam chegar até a agência reguladora.

A sequência de dispositivos legais e normativos acabam por tornar a situação um tanto complexa. Técnicos da Anvisa que atuam no Porto de Santos afirmam que ainda não receberam orientações da gerência em Brasília (DF) em relação às novas diretrizes. A Anvisa em Santos aguarda posicionamento de ordens superiores. A expectativa, num primeiro momento, é que a decisão do ministro Barroso, do STF, deverá ser acatada — ainda que possa ter sido monocrática e sujeita a revisão por seus pares.

Brunelli diz que existe empenho em tentar antecipar possíveis problemas ao entender a continuidade das trocas de tripulantes tomando como base a portaria 662/2021, editada na última sexta-feira (10) e que transfere para o dia 18 de dezembro deste ano a vigência dos novos procedimentos relacionados ao comprovante de vacina e quarentena de cinco dias em caso de não apresentação, contidos na portaria 661/2021.

A determinação de Barroso, publicada no último sábado (11), tem efeito imediato a partir da notificação dos órgãos responsáveis — o que deveria ter ocorrido nesta segunda-feira (13), sobre a obrigatoriedade dos comprovantes de vacinação para viajantes que chegaram do exterior ao Brasil. A previsão é que a determinação de Barroso ocorra até a próxima quarta-feira (14).

A 7Shipping tenta entender como orientar os players do mercado em relação a determinadas situações. Uma delas se os viajantes vierem sem comprovante de vacinação (fora da exceção). Outra, se a determinação do ministro Barroso tiver entrado em vigor os viajantes deverão: realizar quarentena de cinco dias; se deverão ser deportados; ou se terão de realizar PCR em sua chegada para entrar no Brasil.

Brunelli acredita que haverá empenho das estruturas locais da Anvisa em adequar as resoluções e normativos à dinâmica operacional dos portos brasileiros. A empresa espera que, mesmo o mercado tendo passado um dia com ‘protocolos incertos’, a decisão do STF determinando a exigência da vacina para todos os viajantes, sem aceitação de quarentena para os não vacinados, irá sobressair, nos próximos dias, por meio de nova portaria interministerial. “Desde o início da pandemia nos empenhamos em antecipar e sanar as necessidades, dúvidas e possíveis dilemas em relação estrangeiros e brasileiro advindos por via aérea e marítima sob o prisma do ‘mundo do shipping’, para trocas de tripulantes e ingresso de técnicos e superintendentes a bordo”, afirmou Brunelli.

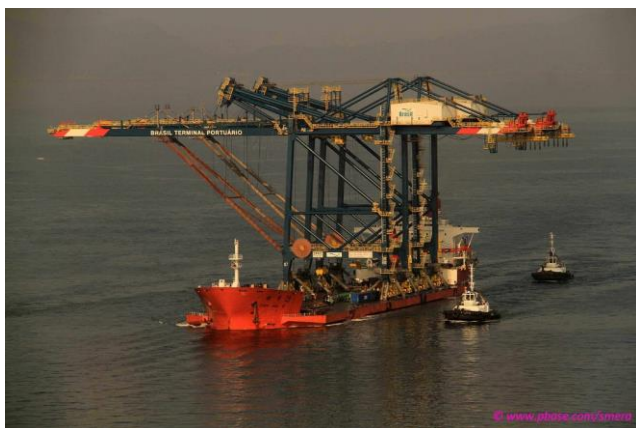
Autorizações

O sócio-sênior da BR-Visa, Leonardo Mattos, acrescentou que, até o momento, seguem suspensas, em caráter temporário, a autorização de embarque para o Brasil de viajante estrangeiro, procedente ou com passagem, nos últimos 14 dias antes do embarque, pela República da África do Sul, República do Botsuana, Reino de Essuatíni, Reino do Lesoto, República da Namíbia e República do Zimbábue.

“A princípio tem a questão da incerteza para os tripulantes que estão fora do país, pela iminência de publicação de uma nova norma. A questão de fazer quarentena de cinco dias no Brasil antes de embarcar não tem sido um grande desafio. Após essa quarentena, eles também precisam fazer mais um teste de Covid, mas não existe regulamentação sobre a quem apresentar esse resultado. A orientação tem sido para manter o resultado do teste”, relatou Mattos.

CRESCE ARTICULAÇÃO PELA RENOVAÇÃO DO REPORTO VIA BR DO MAR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13 Dezembro 2021



Arquivo/Divulgação

Associações setoriais e parlamentares articulam para convencer o governo da necessidade de emenda que prevê nova vigência, com duração de dois anos. Avaliação é que Ministério da Economia segue irredutível, mesmo com argumentos de importância do benefício para novos investimentos em infraestrutura.

Com a proximidade dos desfechos do BR do Mar, aumentou a mobilização de agentes setoriais em Brasília na articulação para a aprovação da emenda ao projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) que prevê a renovação do Reporto até o final de 2023. Representantes das principais entidades portuárias defendem junto a parlamentares a aprovação do regime tributário especial para a compra de equipamentos, já tendo enviado ofícios pela causa, alegando riscos de impactos à atração de investimentos no setor. O PL, aprovado no Senado no último dia 25 de novembro, retornou à Câmara dos Deputados para os ajustes finais antes de ser enviado à sanção presidencial. A expectativa é que o texto seja aprovado no Congresso nesta semana.

As entidades sustentam que a emenda 25 incluída pelos senadores apenas atualiza a data de vigência em razão da demora na tramitação do PL no Congresso. No entanto, membros do governo e parlamentares, inclusive o relator da matéria na Câmara — deputado Gurgel (PSL-RJ), já sinalizaram a intenção do Ministério da Economia de impedir que esse regime especial tenha vigência até 2023. Em seu parecer, Gurgel manifestou que a medida 'provoca impacto fiscal relevante, além de alterar a dinâmica do mercado em relação à indústria voltada a infraestrutura portuária'.

O principal argumento para a prorrogação do regime tributário são os inúmeros projetos e investimentos em andamento que foram baseados na norma que está para ser aprovada. Alguns parlamentares buscam apoio para que o governo mude a posição quanto à emenda, que prevê a continuidade do Reporto por dois anos. "Sabemos que o ministro Tarcísio [de Freitas] (Infraestrutura) é a favor da prorrogação desse incentivo, por considerar que o impacto orçamentário é insignificante (0,07% dos gastos tributários federais) perto dos benefícios que esse regime trouxe e ainda trará na modernização, na competitividade dos setores, na geração de empregos e na economia brasileira", destacou a deputada federal Rosana Valle (PSB-SP), que enviou uma carta à presidência da República.

O PL aprovado na Câmara dos Deputados em dezembro de 2020 colocava o vencimento do Reporto no final de 2021, porém a emenda 25 ajustou a vigência para o período de janeiro de 2022 a dezembro de 2023, o que daria mais segurança para os terminais encomendarem novos equipamentos. O Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária foi instituído em 2004 pela Lei 11.033, visando a compra de máquinas e equipamentos portuários e também ferroviários, que não tenham similares no Brasil, com isenção de impostos.

As empresas beneficiadas com o Reporto são isentas no pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI, na importação), da contribuição para o Pis/Pasep, da contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), além do imposto de importação, conforme o caso, na compra interna de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens sem similar nacional, quando utilizados nas atividades-fim, restando aos estados concederem a isenção tributária do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), assim como aos bens importados que forem definidos pelo poder executivo.



O pedido formal pela aprovação da emenda 25, apresentado nesta segunda-feira (13) pelas entidades do setor portuário, tem o apoio da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL).

As entidades setoriais estimam que o Reporto tenha contribuído para investimentos da ordem de R\$ 42,7 bilhões apenas nos últimos seis anos, dentre os quais R\$ 37,5 bilhões correspondem a 109 novos contratos e R\$ 5,02 bilhões a 18 ampliações, com projeção de cerca de R\$ 6,9 bilhões em anúncios públicos já realizados. Nesse período, ocorreram 25 leilões para arrendamentos portuários com investimentos na ordem de R\$ 3,89 bilhões. Estão previstos outros R\$ 30 bilhões de aportes, sendo R\$ 7 bilhões em 42 novos anúncios públicos para os terminais de uso privado (TUPs) e R\$ 23 bilhões em mais de 17 novos arrendamentos, além das expansões previstas em instalações já em funcionamento.

A justificativa é que a atratividade e a viabilidade dos projetos e prazos de arrendamentos e expansões de áreas operacionais portuárias, com destaque para os portos e retroportos de Aratu (grãos), na Bahia, Itaqui (combustíveis), no Maranhão, Santos (celulose, açúcar, líquidos), em São Paulo, Suape (contêineres), em Pernambuco, Vitória (combustíveis), no Espírito Santo, e Vila do Conde (combustíveis), no Pará, foram baseadas na isenção tributária para as suas modelagens econômico-financeiras e considerados os valores a serem pagos ao poder concedente, neste caso a União, nos longos períodos previstos contratualmente.

O documento chamou a atenção para o risco de retração e de impactos negativos que as atividades portuárias e ferroviárias terão diante de uma eventual indisponibilidade do Reporto. A deputada frisou que, mesmo em tempos de pandemia, os dois modais continuaram contribuindo com a economia do país. A Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) calcula um universo da ordem de R\$ 2 bilhões de aportes que ficam estagnados diante da indefinição sobre a renovação do Reporto.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) demonstrou preocupação com o risco de o Reporto não ser renovado. O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, contou que as associações vêm conversando com parlamentares, lideranças e com o relator, porém existe uma posição firme por parte do governo, o que dificulta a vida dos segmentos portuário e ferroviário, que esperam pela nova vigência do regime especial. “Acho que o governo não está preocupado com isso e está querendo ganhar com uma coisa que talvez não venha. Porque esse pode ser um desestímulo a investimentos e então esse processo de retomada talvez nem venha na força que se queira. O segmento portuário é importante e o ferroviário vem crescendo muito”, analisou Barbosa em entrevista à Portos e Navios.

A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil) calcula que a colocação de um portêiner que custa U\$10 milhões num terminal, leva a compra de, no mínimo, mais três RTGs (custo estimado em U\$1,1 milhão por unidade), mais seis terminal tractors para o carrossel, além contratação de operadores, motoristas e pessoal de manutenção.

O diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas, ressaltou que tudo isso 24 horas por dia, todos os dias da semana, em até seis turnos, dependendo da função, somado a férias e folgas desse pessoal de operação. Segundo Seixas, um portêiner gera entre 65 e 75 empregos diretos, com uma média salarial de R\$ 8 mil, considerando benefícios e horas extras. “Com todo respeito, mas o Ministro Paulo Guedes deveria prestar atenção nisso, em vez de implicar com um benefício importante para o setor e que é irrisório para os cofres da União”, comentou Seixas.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 193/2021
Página 64 de 64
Data: 14/12/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006