

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 178/2021
Data: 16/11/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
GESNER OLIVEIRA: O PORTO E A REVOLUÇÃO SILENCIOSA NA INFRAESTRUTURA	4
PASSEIROS COM CABINES CANCELADAS EM CRUZEIRO COM ZEZÉ E LUCIANO EM SANTOS VÃO À JUSTIÇA	5
ANTAQ PRORROGA CONSULTA DO STS53 NO PORTO DE SANTOS.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	7
ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA LICITAÇÃO DA ÁREA STS53 NO PORTO DE SANTOS.....	7
MOVIMENTAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO CRESCE 6,3% DE JANEIRO A SETEMBRO DE 2021	8
PORTAL PORTO GENTE	10
VALDEMAR DA COSTA NETO PARA DAR RUMO AO PORTO DE SANTOS.....	10
FÓRUM BRASIL EXPORT.....	11
BRASIL EXPORT INICIA MISSÃO INTERNACIONAL EM DUBAI	11
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA EXALTA ESTRUTURAÇÃO SOFISTICADA DE PROJETOS E TRADIÇÃO BRASILEIRA DE RESPEITO A CONTRATOS DE CONCESSÃO	12
COMITIVA ACOMPANHA PALESTRA DE MICHEL TEMER; EX-PRESIDENTE DEFENDEU MULTILATERALISMO E INVESTIMENTOS EXTERNOS NA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA	13
OPORTUNIDADES PARA INCREMENTO DA CORRENTE COMERCIAL ENTRE BRASIL E UAE SÃO DESTAQUES NA ABERTURA DE MISSÃO EM DUBAI.....	14
GOVERNADOR DE MG ENCONTRA GRÃOS DE CAFÉ DA COLÔMBIA EM DUBAI E APONTA OPORTUNIDADES DESPERDIÇADAS PELO BRASIL	15
“VAMOS MOSTRAR AOS ÁRABES DE QUE MANEIRA PODEMOS NOS INTEGRAR ÀS SUAS CADEIAS PRODUTIVAS”, DIZ PRESIDENTE DA CNI.....	15
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	16
EM ABU DHABI, TARCÍSIO FREITAS E PRESIDENTES DAS COMPANHIAS DOCAS APRESENTAM PROJETOS DE DESESTATIZAÇÕES PORTUÁRIAS A FUNDOS SOBERANOS ÁRABES	16
FAPESP PROMOVE SEMINÁRIO ONLINE SOBRE “CAMINHOS PARA O BRASIL PÓS-COP26”	17
EM DUBAI, MINISTRA DESTACA OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS NA AGROPECUÁRIA BRASILEIRA.....	18
CRISE DOS CONTÊINERES AMEAÇA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA TAMBÉM NO BRASIL	18
ISTOÉ - DINHEIRO	19
SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL NA 2ª SEMANA DE NOVEMBRO FOI DE US\$ 278 MILHÕES	19
MINISTRO FÁBIO FARIA DISCUTE PARCERIA COM ELON MUSK SOBRE INTERNET POR SATÉLITE	20
ÍNDICE DE FRETE MARÍTIMO DO BÁLTICO CAI PARA MÍNIMA DE 5 MESES	21
PEC DOS PRECATÓRIOS TEM QUE TER PEQUENO ESPAÇO PARA REAJUSTE DE SERVIDORES, DIZ BOLSONARO	21
MONEYTIMES.....	22
EXPORTAÇÃO DO AGRO DO BRASIL ATINGE VALOR RECORDE PARA OUTUBRO COM ALTA NOS PREÇOS	22
CVC VÊ DEMANDA FORTE DE TURISMO DOMÉSTICO NO FIM DO ANO E MELHORA NO INTERNACIONAL	23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	23
DISTRIBUIDORAS RECORREM AO CADE PARA PETROBRAS MANTER CONDIÇÕES DE CONTRATOS DE GÁS	23
MÁXIMA DA GASOLINA SUPERA R\$ 7,00 EM 19 ESTADOS; EM DOIS, ENCOSTA EM R\$ 8,00.....	25
JORNAL O GLOBO – RJ.....	29
BRASIL IRÁ INVESTIR EM MERCADO DE SERVIÇOS AMBIENTAIS PARA REMUNERAR QUEM CUIDA DA FLORESTA, DIZ JOAQUIM LEITE	29
RELATOR DA PEC DOS PRECATÓRIOS DIZ QUE GOVERNO TERÁ QUE DEFINIR PRIORIDADES PARA CONCEDER REAJUSTE A SERVIDORES PÚBLICOS	30
LIRA COBRA ESFORÇO DO GOVERNO PARA VOTAÇÃO DA REFORMA ADMINISTRATIVA	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	32
LIRA PROMETE AVANÇAR COM DESONERAÇÃO DA FOLHA SE PEC DOS PRECATÓRIOS FOR APROVADA	32
BOLSONARO É RECEBIDO COM GRITOS DE 'MITO' EM JANTAR COM EMPRESÁRIOS EM DUBAI.....	34
GUEDES DIZ QUE ESTATAL FERROVIÁRIA VALEC É "CENTRO DE CORRUPÇÃO" E DEVERIA FECHAR	35
VALOR ECONÔMICO (SP).....	35
GUEDES BUSCA CAPITAL ÁRABE E CITA FLUXO DE US\$ 500 BI.....	35



COM CORTE DE TARIFAS, TCU CONCLUI ANÁLISE SOBRE CODESA.....	37
PARANÁ FORJA NOVA FERROESTE, UM PROJETO DE R\$ 29 BILHÕES.....	38
MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,1% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 90,04 POR TONELADA.....	40
CRESCE MOVIMENTO CONTRA PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS.....	41
OBRA EM FERROVIA É APOSTA PARA ELEVAR VOLUME DE CARGA.....	43
PARANÁ PROJETA A NOVA FERROESTE, FERROVIA DE R\$ 29 BI QUE LIGA O MS AO PORTO DE PARANAGUÁ.....	44
“SUBSÍDIO A COMBUSTÍVEL FÓSSIL É INEFICAZ”, DIZ STEINER.....	45
VESTAS MIRA POTENCIAL EÓLICO NO MAR DO BRASIL.....	48
ADM E EMPRESA DO FUNDO TEMASEK ASSINAM ACORDO PARA FORMAR JOINT VENTURE EM CINGAPURA.....	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	50
ZPE DE PECÉM INAUGURA SETOR 2.....	50
OFERTA DE METANOL PODE DOBRAR ATÉ 2025.....	51
MOVIMENTAÇÃO ATÉ OUTUBRO NOS PORTOS GAÚCHOS ULTRAPASSA 2020.....	52
CARGAS DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA NO CORREDOR MINAS-BAHIA CRESCEM 32% NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	53
ARTIGO - CORREDORES LOGÍSTICOS NO BRASIL: CAPACIDADE, INTEGRAÇÃO E SUSTENTABILIDADE.....	53
VALE RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL POR PROPULSÃO A VENTO.....	56
ARTIGO - PRIVATIZAÇÃO 4.0 DO PORTO DE SANTOS E A REDUÇÃO DO CUSTO BRASIL.....	57
ARTIGO - QUANDO ESSE CAOS LOGÍSTICO VAI ACABAR???	58
SHELL PROPÕE MUDANÇA PARA O REINO UNIDO E MUDANÇA DE NOME.....	60
EVERGREEN ENCOMENDA DOIS NOVOS NAVIOS MEGAMAX DE 23.888 TEUS.....	60
PORTO DE SANTOS REGISTRA LUCRO RECORDE PARA O 3º TRIMESTRE.....	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	62
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS.....	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GESNER OLIVEIRA: O PORTO E A REVOLUÇÃO SILENCIOSA NA INFRAESTRUTURA

Economista é também professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV

Por: *Gesner Oliveira*



Foto: Carlos Nogueira/AT

Está em curso uma revolução silenciosa na infraestrutura. Enquanto as atenções se voltam para os problemas conjunturais da taxa Selic e da inflação, verifica-se um salto nos investimentos do setor privado em segmentos fundamentais para a economia brasileira.

Muitos analistas e grande parcela da mídia enfatizam que as privatizações convencionais de venda de estatais não têm sido expressivas. No entanto, os números de parcerias e concessões são significativos. Nos últimos três anos foram registradas operações que resultaram em R\$ 185,6 bilhões de outorga e em R\$ 156,4 bilhões de investimentos previstos, recordes na história econômica do País.

Levantamento da GO Associados indica que foram arrecadados R\$ 98 bilhões em outorgas das concessões federais até o momento. Somadas às concessões com modelagem feita pelo BNDES ou PPI, esse número chega a R\$ 123,5 bi.

Mais importante do que o dinheiro que vai para os cofres públicos é o montante de investimentos previstos, de R\$ 155,5 bilhões, essenciais para atenuar os gargalos da infraestrutura e gerar empregos e renda. O caminho da retomada sustentada da economia brasileira passa necessariamente por haver um aumento no investimento em infraestrutura.

Os dois maiores leilões dos últimos dois anos, o do 5G e o da Cedae, movimentaram, respectivamente, R\$ 7,4 bilhões e R\$ 23 bilhões em outorgas. São setores fundamentais para o Brasil dar um salto e tornar-se mais competitivo, aumentando assim a conectividade e a saúde pública.

O volume de investimento no leilão do 5G (R\$ 39,8 bilhões) e o saneamento devem tornar-se o principal segmento em termos de investimentos previstos. Até o fim do ano, devem ser leiloados o Bloco 3 da Cedae os blocos B e C em Alagoas.

Também no setor ferroviário, as perspectivas são positivas com o novo marco legal do regime de autorizações. A intenção de investimento nesse setor chega a cerca de R\$ 100 bilhões.

As perspectivas para os investimentos portuários são igualmente favoráveis. Há disposição para empreender no setor desde que as regras sejam estáveis e transparentes.

Há duas semanas, ocorreram dois leilões: os de arrendamento portuário nos portos de Maceió e Areia Branca, movimentando outorgas de R\$ 115 mil e com previsão de investimento de R\$ 222 milhões. Nesta semana, serão realizados mais cinco leilões que preveem investimentos de cerca de R\$ 1,19 bilhão. Dos cinco terminais, dois serão em Santos (STS08 e STS08a) e representam R\$ 1,05 bilhão.

A desestatização planejada dos portos de Santos, São Sebastião, Itajaí e das companhias Codesa e Codeba encerram mudanças importantes. Os investimentos previstos para o Porto de Santos chegam a R\$ 10,5 bilhões e para o de São Sebastião, a R\$ 574 milhões. Os investimentos portuários são essenciais para o desenvolvimento do País. Basta dizer que o agronegócio depende diretamente disso para manter a competitividade.

O privilégio de dialogar com os leitores de A Tribuna nesta coluna servirá para discutir esse e outros temas fundamentais para o segmento portuário e para o Brasil. A questão transversal vai girar em torno do ingrediente básico para o investimento de longo prazo: a segurança jurídica.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/11/2021

PASSAGEIROS COM CABINES CANCELADAS EM CRUZEIRO COM ZEZÉ E LUCIANO EM SANTOS VÃO À JUSTIÇA

Dezenas de pessoas foram proibidas de embarcar no MSC Preziosa no domingo (14)

Por: Natalia Cuqui



Alguns dos passageiros lesados afirmaram à Reportagem que pretendem buscar seus direitos Foto: Alexander Ferraz/AT

Depois de terem as cabines do cruzeiro MSC Preziosa canceladas no domingo (14), alguns dos passageiros lesados afirmaram à Reportagem que pretendem buscar seus direitos. A embarcação teve 100% das cabines vendidas, antes da determinação dos protocolos estabelecidos pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), que em 29 de outubro determinou que apenas 75% das cabines sejam ocupadas.

A veterinária Jeniffer Silva, de 30 anos, veio de Indaiatuba e, além de ter sua cabine cancelada, também foi vítima de um golpe na internet: comprou um pacote de bebidas que não existia. "Foi um dia muito desgastante porque é um lugar que não tem o que você comer além de mini pizza, não prestaram solidariedade nenhuma pra gente. Não quero nada além dos meus direitos".

"Me senti muito mal, isso é desumano, não se faz com as pessoas, avisar em menos de 24 horas do embarque. Se fosse ao contrário, a gente perde todo o dinheiro da viagem. Eles estão lidando com os sonhos das pessoas, e sonhos não é dinheiro que paga. Eu esperava uma posição diferente do Zezé di Camargo e Luciano, que não se posicionaram nem em redes sociais. Ainda comprei um pacote de bebidas pra mim e para o meu marido por R\$ 1140 reais e quando cheguei no porto, descobri que era golpe"

Segundo o advogado Mario Franceschini, a pessoa tem direito de entrar na justiça pela reparação do dano material. "O dano é dividido em duas partes: dano material e moral. O material é tudo aquilo que for provado que ela teve de prejuízo efetivamente demonstrado: o que ela gastou com a viagem, como o deslocamento até Santos, alimentação, hospedagem, pedágio, combustível, todas essas despesas, que são de alçada material, fácil de documentar. E tem o dano moral, todo o sofrimento que ela passou, toda a decepção, se era um casamento ou viagem de núpcias, uma viagem de aniversário, um valor que você não pode dimensionar", explica.

Quanto ao dano moral, Franceschini ressalta que este é mais difícil é "subjetivo" para avaliação, pois "depende de uma série de coisas para chegar na valoração". "O que o juiz leva em conta normalmente: não pode ser um valor muito baixo que não reflita num problema para quem está pagando, mas também não pode ser muito alto que seja um enriquecimento ilícito", explica.



O empresário Pedro Magalhães afirma que pretende, junto com outros passageiros que sofreram o cancelamento, esperar pelo desembarque do navio com cartazes de protesto. "Temos que mostrar para eles que não somos tontos e queremos nossos direitos. Isso que fizeram com a gente é algo fora do comum. Foi humilhante!". Ele revela ter investido quase R\$ 12 mil na viagem. "Estamos entrando com um advogado para ver o que pode ser feito, porque não tem nada que possa recompensar essa humilhação que passamos"

Márcio Caffer, o empresário que já havia falado com a Reportagem no momento da confusão, chegou a se emocionar desabafando na última segunda-feira (15), após tudo acontecer. "É muito chato você pagar uma viagem dessa e não embarcar

"Amanhã [nesta terça] vou na Polícia Federal para fazer um boletim de ocorrência. Já viajei o Brasil inteiro e nunca passei por uma situação dessa. Sou fã do Zezé Di Camargo e Luciano, mas me admira a dupla não ter se pronunciado. Estou pegando raiva, fico indignado. Estamos todos revoltados. Acho que minha ficha caiu. Não é nem o dinheiro, pois se me devolverem vou gastar com cestas básicas para doação. Vou pegar nota de tudo que eu gastei e colocar no meu processo", completou.

A empresária Juliana Siqueira, de 35 anos, afirma que o e-mail do cancelamento estava em sua caixa de spam, assim como aconteceu com muitos outros passageiros. "Moro em Itapeva, a 500 km de Santos, na divisa de São Paulo com o Paraná, então resolvi arriscar. Alguns funcionários garantiram que iria dar certo e especificamente no nosso grupo fomos informados de que não iríamos embarcar. Na verdade, cerca de 500 a mil pessoas foram afetadas, mas algumas dezenas decidiram vir até o terminal arriscar. Foram pacotes de R\$ 10 mil para mais, não tivemos nenhum respaldo", desabafa.

"Comprei esse pacote para comemorar meu aniversário, que é hoje, comprei roupas para as festas temáticas, e se tornou uma tortura, um caos, um esgotamento físico e mental muito grande. O próximo passo é ver o que a gente consegue a mais, o mínimo do mínimo é a gente ter o ressarcimento".

A assessoria de imprensa da dupla sertaneja afirmou que lamenta profundamente o incômodo e que se coloca à disposição (das vítimas). A Promoção, agência de viagens responsável pela comercialização das cabines, informou em nota que "buscou incansavelmente alternativas para impactar o menor número possível de passageiros" e que os passageiros que não puderam embarcar serão atendidos pela empresa e receberão toda a assistência necessária

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 16/11/2021

ANTAQ PRORROGA CONSULTA DO STS53 NO PORTO DE SANTOS

Projeto do terminal de fertilizantes na região de Outeirinhos divide opiniões e impacta em outras empresas

Por: Redação

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou, por mais um mês, a consulta pública do arrendamento de um terminal de fertilizantes no Porto de Santos.

O projeto do STS53, na região de Outeirinhos, é polêmico e divide opiniões de especialistas e operadores portuários. Segundo as previsões do Governo Federal, o STS53 prevê a movimentação e a armazenagem de granéis minerais e deve receber investimentos de mais de R\$ 650 milhões. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a área é composta por dois terrenos distintos, um adjacente ao cais e outro na retroárea.



O STS53 prevê a movimentação e a armazenagem de granéis minerais, na região de Outeirinhos Foto: Matheus Tagé/AT

A implantação do novo terminal deverá ser feita em duas fases. A movimentação, em sua fase final, deve chegar a 5,1 milhões de toneladas ao ano

No total, são 87.981 metros quadrados. O lote está localizado em região destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto.

Mas a área em questão ainda é alvo de disputas. Uma delas é com o Grupo Marimex, que garantiu a continuidade de suas operações até o fim do contrato da Portofer, em 2025, após decisão do Tribunal de Contas da União (TCU). A empresa também recorreu à Justiça após o Governo Federal recusar a prorrogação do arrendamento, por entender que a área deve se tornar um cluster de fertilizantes.

Outro ponto de tensão envolve o contrato da Bandeirantes, que também esperava permanecer na área, mudando o foco de suas operações. A empresa pediu a renovação do contrato e apresentou plano de investimentos, mas, segundo ela, não houve retorno da concedente.

Há ainda o temor do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, 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.

Como contribuir

Essa já é a segunda vez que a consulta pública do STS53 é prorrogada. Para contribuir, basta acessar o site da Antaq. Lá, estarão as minutas jurídicas e os documentos técnicos do futuro arrendamento.

Esse processo também vai contar com audiência pública, etapa que integra o período de consulta. No entanto, ainda não foram definidos data, horário e local e mesmo se será algo presencial ou semipresencial (com possibilidade de participação por meio da internet). Essa última condição vai depender das restrições impostas pela pandemia de covid-19.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/11/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA LICITAÇÃO DA ÁREA STS53 NO PORTO DE SANTOS

Contribuições poderão ser enviadas até 16 de dezembro. Área a ser licitada será para movimentação de granéis sólidos minerais

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ prorrogou para o dia 16 de dezembro o prazo limite fixado para o recebimento de contribuições de que trata o Aviso de Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ. A consulta tem por objeto a obtenção de contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à licitação do arrendamento de área no Porto de



Santos (SP), destinado à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos. A área é denominada STS53.

A prorrogação foi publicada na edição desta sexta-feira (12), Seção 1, do Diário Oficial da União.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 12/11/2021 | Edição: 213 | Seção: 1 | Página: 73

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Agência Nacional de Transportes Aquaviários

DELIBERAÇÃO Nº 291, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2021

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, no uso da competência que lhe é conferida pelo inciso IV do art. 20 do Regimento Interno, considerando o que consta do Processo nº 50300.012197/2021-56 e ad referendum da Diretoria Colegiada, resolve:

Art. 1º Prorrogar para o dia 16/12/2021 o prazo limite fixado para o recebimento de contribuições de que trata o Aviso de Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ, que tem por objeto a obtenção de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de área portuária localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP, destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, denominada STS53.

Art. 2º Esta Deliberação entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União (DOU).

EDUARDO NERY MACHADO FILHO

Saiba como contribuir, clicando aqui.

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

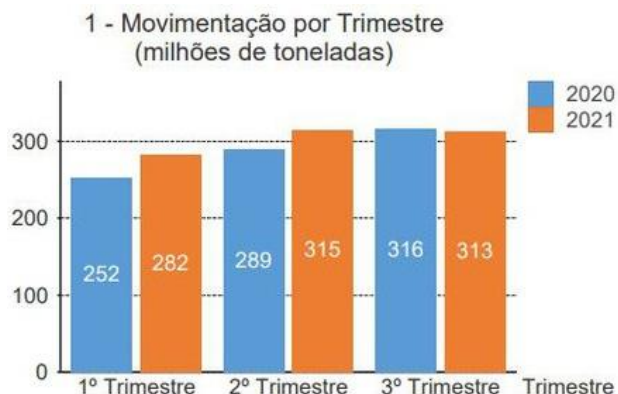
Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 16/11/2021

MOVIMENTAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO CRESCE 6,3% DE JANEIRO A SETEMBRO DE 2021



Foram 910,6 milhões de toneladas no período. As informações são do Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ

O setor portuário nacional (portos organizados + terminais autorizados) movimentou, de janeiro a setembro, 910,6 milhões de toneladas. Isso representou um crescimento de 6,3% em relação ao mesmo período de 2020. Os portos públicos movimentaram 312,5 milhões de toneladas, aumento de 6%. Já as instalações privadas contribuíram com 598,1 milhões de toneladas (+ 6,4%). As informações são do Painel Estatístico

Aquaviário da ANTAQ.

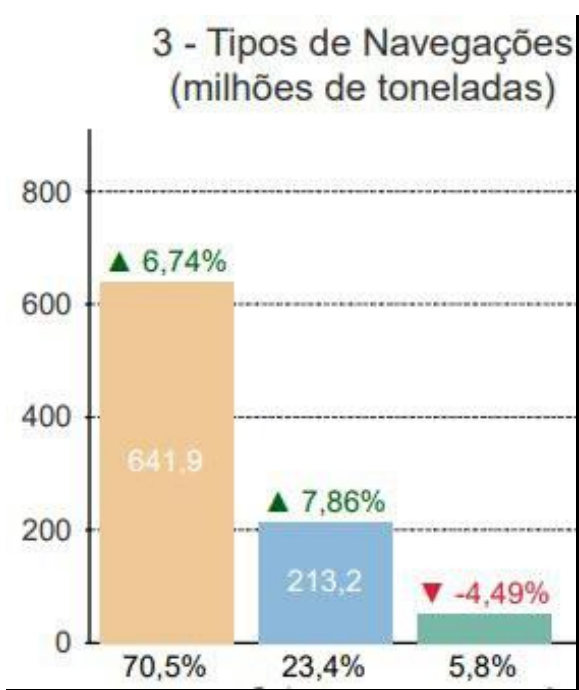
Em relação aos perfis de carga, o granel sólido (58,5% do total) cresceu 2,4% em comparação com o mesmo período do ano passado, alcançando a movimentação de 532,6 milhões de toneladas. O granel líquido totalizou 234,7 milhões de toneladas (25,8% do total), apresentando, até setembro de 2021, aumento de 11,3% em relação aos nove meses do ano passado. A movimentação de carga containerizada alcançou 99,3 milhões de toneladas, participação de 10,9% e crescimento de 15,1%. A carga geral solta (4,8% do total) cresceu 12,2%, chegando a 44,1 milhões de toneladas.

Conforme a tabela acima, analisando apenas o terceiro trimestre, registrou-se decréscimo na movimentação. Entre as mercadorias que puxaram a queda, citam-se especialmente o milho, com redução de 41,6% em comparação com o mesmo período de 2020, a bauxita (-21,9%) e o açúcar (-21,2%).

O minério de ferro foi a carga mais movimentada no setor portuário nacional entre janeiro e setembro: 275,2 milhões de toneladas, alta de 7,15%. Em segundo, apareceram petróleo e derivados (208,4 milhões de toneladas, + 9,20%). Na terceira posição, figurou a soja — 99,4 milhões de toneladas, queda de 1,38%.

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou carga de janeiro a setembro de 2021, com 133,6 milhões de toneladas, redução de 2,88%. Em seguida, ficaram o Porto de Santos (SP) e o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ)

Já as instalações com maiores crescimentos relativos foram:



- Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul ▲92,8%
Total: 13,1 mi t, 17º em movimentação
- Terminal Aquaviário de Osório ▲51,9%
Total: 10,6 mi t, 20º em movimentação
- Terminal Portuário do Pecém ▲34,9%
Total: 15,6 mi t, 15º em movimentação
- Terminal Aquaviário da Ilha d'Água ▲31,2%
Total: 16,1 mi t, 14º em movimentação
- Itaqui ▲27,5%
Total: 24,4 mi t, 8º em movimentação
- Terminal Ilha Guaíba – TIG ▲25,0%
Total: 20,2 mi t, 11º em movimentação
- Itaguaí ▲24,6%
Total: 40,9 mi t, 5º em movimentação

Navegações

Entre as navegações, o longo curso, que representa 70,5% da movimentação, apresentou crescimento de 6,7% até setembro de 2021 em comparação com mesmo período de 2020. A cabotagem no todo cresceu 7,9%, sendo que a de contêineres cresceu 18,9% em toneladas (16,4% em TEUs), e, por fim, a navegação interior apresentou queda de 4,5% no período. Confira o quadro abaixo.

Longo Curso, Cabotagem e Navegação Interior

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 16/11/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

VALDEMAR DA COSTA NETO PARA DAR RUMO AO PORTO DE SANTOS

Redação Portogente

Um debate necessário e urgente para gerar oportunidade, trabalho e riqueza.



O programa do candidato Bolsonaro para que os portos sejam alçados ao patamar dos portos asiáticos é o parâmetro adequado para avaliação do que foi feito e o que será possível fazer nos portos brasileiros. Portogente tem exposto que é improvável que o programa do Ministério da infraestrutura (MInfra), em 13 meses que restam de governo, consiga atingir algum resultado que interesse ao País. Por isso, continuamos debatendo e expondo, nas redes sociais, a proposta Santos2050.

Porto Santos Dad

Propõe-se ao Porto de Santos linhas de um projeto que define um porto do futuro: competitivo, desestatizado e capacitado para atrair mais 25 bilhões de dólares de investimentos em 30 anos. Entretanto, o MInfra não conseguiu agenda para entender o que se propõe. E insiste num projeto, que a pior situação é prosperar e matar o futuro do principal porto do Hemisfério Sul. Pois está insuficiente de grau político e de competência técnica.

Com certeza, o debate da proposta Santos2050, mediado por Valdemar Costa Neto, presidente do Partido Liberal (PL), político de amplo espectro e ex-diretor do porto, hoje é o caminho alternativo para se buscar um modelo moderno, transparente e justificado para o Porto de Santos. E fazer o principal porto brasileiro manter a sua hegemonia.

Como pauta de abertura desse debate proposto com Valdemar, Portogente convida o experiente e denso currículo do Porto de Santos, o engenheiro Carlos Eduardo Magano, para fazer a exposição de suas ideias:

Artigo

A DESESTATIZAÇÃO COMO OPORTUNIDADE EM SANTOS

Carlos Eduardo Bueno Magano

Na análise do percurso de desenvolvimento até Santos2050 o Porto tem uma série de desafios já discutidos aqui no Portogente. Talvez o mais impactante seja a poligonal, que limita a ação das políticas públicas da administração federal a uma pequena área dentro do estuário, sem uma visão de sistema.

Sobre a governança do sistema atual, tivemos uma visão diferenciadamente clara no artigo do engenheiro Frederico Bussinger, no jornal A Tribuna de Santos, dias atrás. Nesse artigo fica claro que no sistema de governança atual as decisões estratégicas são tomadas pela Antaq e Minfra, centralizadas em Brasília, enquanto somente as atividades operacionais são deixadas para a Administração Portuária. Portanto, a se manter o modelo legislativo atual, transferir as atividades operacionais ao setor privado não oferece risco ao sistema; seja a competição entre operadores, seja a concentração econômica.

Assim, na mão de empresa privada, a Administração do Porto poderá contrair com bancos empréstimos sem aprovação legislativa, requerida no caso de empresa estatal; bem como, poderá também receber aporte de capital por meio de eventual IPO ou entrada de novos sócios. Outra oportunidade é, mediante a necessária aprovação dos órgãos de controle da concorrência, reformar contratos de arrendamento existentes sobre sua administração e respeitando apenas o regramento legal de empresa privada, desburocratizando enormemente o processo de investimento de todos os operadores portuários.

Claro que sendo esse modelo inédito no mundo, caberá discussão detalhada do modelo de contrato suporte para a transferência das responsabilidades e receitas de uma estatal para o setor privado, de forma a obrigar uma política desenvolvimentista focada no futuro da sociedade.

A seguir, está o espaço para outras opiniões. Participe dessa "praça" democrática de debate. Faça o seu comentário.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/11/2021



FÓRUM BRASIL EXPORT

BRASIL EXPORT INICIA MISSÃO INTERNACIONAL EM DUBAI



Foto: Brasil Export

O Fórum Brasil Export inicia hoje, 13 de novembro, a Missão Internacional a Dubai, oferecendo aos executivos e às autoridades de sua comitiva uma extensa e diversificada programação técnica. O grupo de mais de 60 profissionais estará conectado à delegação da Confederação Nacional da Indústria (CNI) em atividades empresariais relacionadas à Expo Dubai 2020, com o intuito de realizar networking, conhecer centros de negócios e de tecnologia e promover sessões com agentes econômicos.

Além da Expo Dubai, a comitiva organizada pelo Brasil Export visitará o Porto de Jebel Ali, o terminal da DP World e participará do Dia do Brasil, em 15 de novembro, data que marca a Proclamação da República. Todas as atividades foram planejadas de modo a promover encontros técnicos e troca de vivências, enriquecendo a formação profissional dos participantes da Missão.

Profissionais de todos os continentes estarão presentes em Dubai até março de 2022, fazendo dos Emirados Árabes Unidos um pujante local para troca de experiências e para compartilhar iniciativas de inovação. Em 2021, com o tema "Connecting Minds, Creating the Future" (Conectando Mentes, Criando o Futuro), a Expo Dubai está organizada em três eixos temáticos:



Oportunidade, Mobilidade e Sustentabilidade. A feira expositiva foi desenvolvida com o intuito de explorar ideias sustentáveis e promover avanços tecnológicos, gerando debates sobre o universo de infraestrutura, mobilidade, urbanismo, ciências, cultura, gastronomia e economia em geral.

A Missão terá início na tarde de hoje com as boas-vindas à delegação brasileira, uma parceria com a CNI, liderada pelo presidente Robson Braga de Andrade, que dará as primeiras palavras na recepção aos participantes. A programação inclui a abordagem de aspectos culturais e sociais nas negociações com empresários árabes e detalhes sobre a agenda de trabalho em Dubai.

Comitiva do Brasil Export

Integram a comitiva da Missão Internacional os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski e Flávia Takafashi, dirigentes de seis autoridades portuárias, incluindo os presidentes da Santos Port Authority, Fernando Biral, da Companhia Docas do Espírito Santo, Julio Castiglioni, e da Companhia Docas do Ceará, Mayhara Chaves – que também preside a Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph).

As principais entidades nacionais do setor de logística e infraestrutura portuária estarão presentes por meio da participação de Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Marcelo Neri, presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Murillo Barbosa, presidente da Associação dos Terminais e Portos Privados (ATP), Ricardo Falcão, presidente do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra), e Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP).

Completam a comitiva CEOs e executivos de grandes empresas como DPW Santos e Santos Brasil, dirigentes de associações regionais e presidentes dos conselhos do Brasil Export, além de sócios de grandes escritórios de advocacia, engenheiros, construtores, profissionais de tecnologia e gestores públicos que atuam no segmento.

O que vem por aí

Neste domingo, 14 de novembro, a comitiva do Brasil Export poderá desfrutar de uma palestra magna do ex-presidente da República Federativa do Brasil, Michel Temer. A programação, em conjunto com a CNI, terá sessões sobre exportações e importações, investimentos em infraestrutura e casos de negócios bem sucedidos entre o Brasil e os Emirados Árabes Unidos.

No período da tarde, dentro da Expo Dubai, o Brasil Export promoverá o Meeting “Oportunidades de investimentos nos Portos Brasileiros”, com as palavras de boas-vindas de Fabrício Julião, CEO do Fórum, e dos diretores da Antaq. A atividade acontecerá dentro do pavilhão da DPW na feira expositiva. Representando a companhia participarão Fábio Siccherino, CEO da DP World Santos, e Tiemen Meester, COO – International Ports & Terminals da DP World, além de Ronaldo de Souza, da World Logistics Passport (WLP). Dirigentes das seis autoridades portuárias que compõem a missão farão apresentações. O Meeting será gravado e posteriormente reproduzido gratuitamente nos perfis do Brasil Export nas redes sociais.

Fonte: Fórum Brasil Export

Data: 16/11/2021

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA EXALTA ESTRUTURAÇÃO SOFISTICADA DE PROJETOS E TRADIÇÃO BRASILEIRA DE RESPEITO A CONTRATOS DE CONCESSÃO

por Bruno Merlin

O governo brasileiro escalou vários de seus ministros para a programação do “Invest in Brasil Forum”, realizado em Dubai nesta segunda-feira, 15 de novembro, com o objetivo de convencer o público estrangeiro de que o País tem um ambiente propício para receber investimentos internacionais.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, fez um discurso contundente e atendeu a todas as solicitações dos participantes da Missão Internacional do Brasil Export para tirar fotos, conversar e prestar contas das ações da pasta que lidera.



Foto: Fórum Brasil Export

Falando para a plateia do evento, Tarcísio destacou que continua otimista com o ambicioso programa de concessão de ativos de infraestrutura. O ministro destacou que a estruturação dos projetos do setor é muito sofisticada e que o Brasil tem tradição de respeito aos contratos de concessão.

“Recentemente fizemos o leilão da Rodovia Presidente Dutra, cujo contrato foi estabelecido na década de 1990. Atravessou o Governo FHC, os dois mandatos de Lula, Governo Dilma, Governo Temer, Governo Bolsonaro, chegou ao seu final e novamente foi leiloado à iniciativa privada, dessa vez com um contrato muito mais moderno e sofisticado”.



CEO do Brasil Export, Fabrício Julião celebrou o Dia do Brasil ao lado do ministro Tarcísio

Outra vantagem competitiva do Brasil no mercado internacional destacada por Tarcísio foi o variado portfólio de concessões. “Nenhum investidor quer estudar um país, o seu sistema jurídico-regulatório, para participar de um ou dois leilões. “Nós temos vários ativos oferecidos para a iniciativa privada, ativos que quando combinados geram sinergia”.

Tarcísio deixou uma mensagem de otimismo, em harmonia com o seu lema de que o Brasil está vocacionado a ser grande: “Com crédito e melhor infraestrutura, podemos imaginar e sonhar que daqui a 20 anos teremos um país eficiente e moderno, um país rico”.

Fonte: Fórum Brasil Export

Data: 16/11/2021

COMITIVA ACOMPANHA PALESTRA DE MICHEL TEMER; EX-PRESIDENTE DEFENDEU MULTILATERALISMO E INVESTIMENTOS EXTERNOS NA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA



Foto: Fórum Brasil Export

A comitiva da Missão Internacional do Brasil Export em Dubai acompanhou a palestra magna do ex-Presidente da República, Michel Temer, durante o seminário “Como fazer negócios com os Emirados Árabes Unidos”, promovido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). Na ocasião, Temer falou sobre suas experiências

para realçar a importância do multilateralismo para o Brasil, no sentido da construção de relações sólidas e férteis com parceiros internacionais. “Às vezes temos ideias equivocadas. É inviável para o Brasil o isolamento ou o bilateralismo”.

Um dos principais pontos levantados pelo ex-presidente, político de grande expressão no País – tendo exercido também a presidência da Câmara dos Deputados -, foi a necessidade de atração

de investimentos externos para o aperfeiçoamento da infraestrutura brasileira. E o Oriente Médio é um “palco” muito propício para a busca dessas parcerias, segundo ele. “Infraestrutura é fundamental para o Brasil, inclusive para a geração de empregos, e sabemos não ter orçamento [suficiente]. São fundamentais os investimentos estrangeiros coligados com os investimentos nacionais. Há trilhões de dólares disponíveis no exterior ‘procurando’ onde investir produtivamente”.

Temer disse entender o difícil momento pelo qual o Brasil está passando, mas classificou de “extraordinária” a capacidade de recuperação econômica da Nação. Ele pediu entendimento aos presentes para redução da “litigiosidade entre as duas forças produtivas do Brasil: o empregado e o empregador” e defendeu a Reforma Trabalhista aprovada em seu mandato à frente do Palácio do Planalto no sentido de flexibilizar as relações de trabalho em território nacional.

Fonte: Fórum Brasil Export

Data: 16/11/2021

OPORTUNIDADES PARA INCREMENTO DA CORRENTE COMERCIAL ENTRE BRASIL E UAE SÃO DESTAQUES NA ABERTURA DE MISSÃO EM DUBAI



Foto: Fórum Brasil Export

Oportunidades voltadas para o crescimento da corrente comercial entre o Brasil e os Emirados Árabes Unidos foram detalhadas na reunião de boas-vindas à delegação empresarial brasileira a Dubai, realizada neste sábado, dia 13 de novembro. A comitiva organizada pelo Brasil Export esteve presente e conferiu atentamente os dados e informações apresentadas na ocasião pelo presidente da Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC), Mario Cezar de Aguiar. Atualmente, o Brasil é somente o 23o. maior fornecedor ao país árabe, com participação de apenas 1% neste importante mercado, índice classificado como “pífio” e “insignificante” pela liderança industrial.

As principais oportunidades de exportações brasileiras aos Emirados Árabes Unidos, segundo apresentação de Aguiar, residem no segmento de “moda, higiene pessoal e cosméticos”. Foram identificados 48 produtos com grande possibilidade de entrada no mercado local. Somados, eles poderiam incrementar em US\$ 33 bilhões as exportações brasileiras à nação do Oriente Médio, em um setor que o Brasil, hoje, detém 1,4% de participação no total de compras realizadas.

“Precisamos construir uma agenda de desenvolvimento industrial que privilegie o compartilhamento de nossa produção para aumentar a participação no importante mercado dos Emirados Árabes Unidos. É vergonhosa a nossa situação, ainda muito focada na exportação de produtos básicos e de commodities. Podemos nos tornar um importante player mundial de fornecimento, não só para o mundo árabe como para todo planeta”, observou Aguiar. A maior parte das importações dos Emirados é referente a “equipamentos e maquinários”, setor com o qual o Brasil contribui com mísero 0,08% das compras locais.

Fundamental hub logístico regional, os Emirados Árabes Unidos atuam como porta de entrada para exportações das demais nações do Oriente Médio, incluindo localização estratégica favorável e próxima a grandes mercados consumidores, como a Ásia e a Europa. Enquanto os índices dos últimos cinco anos apontam crescimento substancial do valor das exportações chinesas, indianas e norte-americanas ao país árabe, os números do Brasil estão estagnados. Os Emirados também contam com 45 zonas de livre comércio, que podem abrigar empresas com capital 100% brasileiro caso oportunidades de investimentos sejam detectados.

Fonte: Fórum Brasil Export

Data: 16/11/2021

GOVERNADOR DE MG ENCONTRA GRÃOS DE CAFÉ DA COLÔMBIA EM DUBAI E APONTA OPORTUNIDADES DESPERDIÇADAS PELO BRASIL

por Bruno Merlin



Foto : O governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Partido Novo)

O governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Partido Novo), discursou no encontro de empresários e autoridades brasileiras organizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) em Dubai e incentivou as centenas de participantes de seu estado na delegação a atuar de forma criativa e a ampliar a venda de produtos ao exterior.

Ele chamou o complexo sistema tributário brasileiro de “manicômio” e deu um exemplo de como há oportunidades não aproveitadas pelos produtores nacionais. “Fiquei muito decepcionado quando vi, no hotel em que estou hospedado, uma máquina de café com grãos da Colômbia. Os produtores de queijo de Minas Gerais vêm conquistando o primeiro lugar em concursos internacionais. Então qualidade não nos falta. Temos condições de fazer os melhores queijos, os melhores cafés, e também outros produtos, e exportá-los para todo o mundo”. Zema está hospedado no Paramount Hotel, mesmo empreendimento que abriga a comitiva da Missão Internacional do Brasil Export. O CEO do Fórum, Fabricio Julião, posou para foto com o governador e o parabenizou pela participação no evento.

Minas Gerais é o quarto estado brasileiro que mais exporta para os Emirados Árabes Unidos. Em 2020, as exportações mineiras para o parceiro comercial totalizaram aproximadamente US\$ 194 milhões (aumento de 18,3% na comparação com 2019). Já as importações dos Emirados registraram o valor US\$ 28,5 milhões (crescimento de 31,4% em comparação com 2019), conforme dados do Ministério da Economia.

Neste domingo, 14 de novembro, o governador mineiro participa de reunião na Câmara de Comércio e Indústria de Abu Dhabi e fará um encontro com membros da Al Dahra, companhia multinacional líder no setor do agronegócio.

Fonte: Fórum Brasil Export

Data: 16/11/2021

“VAMOS MOSTRAR AOS ÁRABES DE QUE MANEIRA PODEMOS NOS INTEGRAR ÀS SUAS CADEIAS PRODUTIVAS”, DIZ PRESIDENTE DA CNI

por Bruno Merlin



Foto : O presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Braga de Andrade

O presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Braga de Andrade, deu as boas-vindas à delegação empresarial brasileira em Dubai, integrada pela comitiva da Missão Internacional do Brasil Export, e exaltou a presença de representantes de 24 estados da Federação no grupo. Segundo

ele, a missão da comitiva nos Emirados Árabes Unidos é “mostrar o que produzimos e o que fazemos de melhor” durante os encontros de negócios e visitas técnicas agendadas para os

próximos dias. “Vamos mostrar aos árabes de que maneira podemos nos integrar às suas cadeias produtivas e entender o que eles necessitam”, enfatizou.

Andrade também ressaltou a importância de que os integrantes da comitiva observem as oportunidades de investimento nos Emirados Árabes Unidos e que estejam preparados para convencer os fundos de investimentos locais a financiar as obras de infraestrutura que o Brasil tanto necessita. O segmento com maior número de representantes é justamente o de infraestrutura e logística, em especial devido à maciça presença dos integrantes da comitiva do Fórum Brasil Export.

Governo Federal

O presidente da República, Jair Bolsonaro, também está no país do Oriente Médio e em encontro com o primeiro-ministro Mohammed bin Rashid Al Maktoum assinou memorandos de entendimento para cooperação em educação, repatriamento de prisioneiros e um esboço de acordo para cooperação internacional entre o Centro de Estudos Estratégicos e Pesquisa dos Emirados e a Fundação Alexandre Gusmão, do Brasil.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, está se deslocando de roadshows realizados na Europa para participar dos próximos dias de atividades da missão brasileira em Dubai.

Fonte: Fórum Brasil Export

Data: 16/11/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EM ABU DHABI, TARCÍSIO FREITAS E PRESIDENTES DAS COMPANHIAS DOCAS APRESENTAM PROJETOS DE DESESTATIZAÇÕES PORTUÁRIAS A FUNDOS SOBERANOS ÁRABES

Informação: Ministério da Infraestrutura (16 de novembro de 2021)

Os investimentos para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro estiveram em destaque no primeiro dia do roadshow do Ministério da Infraestrutura no Oriente Médio. Acompanhado de presidentes das companhias Docas, o ministro Tarcísio Gomes de Freitas enfatizou os projetos de desestatizações portuárias nas reuniões com fundos soberanos árabes, neste domingo (14), em Abu Dhabi. Ao longo da semana, o ministro já havia se reunido com operadores de infraestrutura da França, Itália e Espanha.

“O setor portuário brasileiro mostrou o quanto é importante ao longo da pandemia e agora queremos que o investimento privado seja revolucionário para o incremento da logística. A parceria com a iniciativa privada é fundamental para transformar o país e é por isso que temos o maior programa de concessões do mundo, sem dúvida nenhuma”, avaliou Tarcísio Freitas, que terá novas rodadas com fundos árabes até a próxima quarta-feira (17).

Dois dos projetos de desestatizações portuárias disponíveis na carteira de ativos do MInfra estão em estágio mais avançado: o da Companhia Docas do Espírito Santo/ES (Codesa) e do Porto Organizado de Santos (SP). O primeiro já está em fase avançada de análise no Tribunal de Contas da União e, assim que liberado, possibilitará a publicação do edital para o leilão. São estimados mais de R\$ 780 milhões em investimentos para transformar o porto da capital capixaba.

Quanto ao porto de Santos, os estudos de viabilidade do projeto estão em reta final, antes do início da etapa de audiência pública para a contribuição da sociedade com sugestões visando o aprimoramento da desestatização, com leilão previsto para 2022. De acordo com Tarcísio Freitas,

os investimentos privados podem chegar a R\$ 16 bilhões para a expansão, inclusive com a realização de todas as obras estruturais necessárias para tornar o maior porto do Hemisfério Sul.

Portfólio

Os árabes também conheceram detalhes dos demais projetos de concessão de infraestrutura de transportes do Governo Federal, que chega a somar mais de R\$ 160 bilhões em investimentos privados a serem contratados ao longo de 2022, com grandes leilões aeroportuário (sétima rodada e relicitações), ferroviário (Ferrogrão) e rodoviário (BR-116/493/RJ/MG e seis lotes do Paraná), além das desestatizações.

Balanço

Desde 2019 até aqui, o Governo Federal, por meio do MInfra, já realizou 77 leilões, com a atração de quase R\$ 90 bilhões de investimentos privados e uma expectativa de gerar 1,2 milhão de empregos ao longo dos próximos anos. São: 34 aeroportos, 31 arrendamentos portuários – e mais 99 autorizações para terminais privados, seis ferrovias e seis rodovias. Na próxima sexta-feira (19), seis terminais portuários vão a leilão na Super Infra, com destaque para o maior leilão de arrendamento da história, com duas áreas destinadas a combustíveis no porto de Santos (STS08 e STS08A), com quase R\$ 1 bilhão de investimentos.

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

Data: 16/11/2021

FAPESP PROMOVE SEMINÁRIO ONLINE SOBRE “CAMINHOS PARA O BRASIL PÓS-COP26”

Informação: Governo do Estado de SP (16 de novembro de 2021)



Evento acontece nesta terça (16), das 14h às 16h, pelo canal da Agência Fapesp no YouTube

No contexto de encerramento da Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP26), em Glasgow (Escócia), o Programa FAPESP em Mudanças Climáticas Globais (PFPMCG) promoverá nesta terça-feira

(16/11), o seminário on-line “Caminhos para o Brasil Pós-COP26”.

O evento reunirá pesquisadores, especialistas e membro do governo estadual para analisar as principais recomendações da COP26 e apontar os caminhos que o Brasil precisará seguir para atender seus compromissos climáticos.

A COP26 foi realizada entre os dias 31 de outubro e 12 de novembro, quando foram tomadas resoluções importantes, como a regulamentação de mecanismos de mercado de carbono, desmatamento zero e redução de 30% nas emissões de metano, entre outras medidas.

A abertura do webinar será feita por Marco Antonio Zago, presidente da FAPESP, e Luiz Eugênio Mello, diretor científico da Fundação. Os convidados são Jacques Marcovitch, da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária da Universidade de São Paulo (FEA-USP), Ana Toni, do Instituto Clima e Sociedade, e Eduardo Trani, subsecretário de Infraestrutura e Meio Ambiente do Estado de São Paulo. O moderador será Paulo Artaxo, membro da coordenação do PFPMCG.

Os interessados podem se inscrever pelo site da FAPESP e enviar perguntas para o e-mail mcg-webinario@fapesp.br, que serão respondidas somente durante o evento.

A transmissão será feita das 14h às 16h, pelo canal da Agência FAPESP no YouTube.

Mais informações: <https://fapesp.br/15180/caminhos-para-o-brasil-pos-cop-26>.

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

Data: 16/11/2021

EM DUBAI, MINISTRA DESTACA OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS NA AGROPECUÁRIA BRASILEIRA

Fonte: *Informativo dos Portos* (16 de novembro de 2021)

A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) participou na segunda-feira (15) do Fórum Invest In Brasil, em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. Em painel sobre oportunidades de negócios no Brasil, a ministra destacou as possibilidades de investimentos na agropecuária brasileira, enfatizando a sustentabilidade e eficiência do setor, que é capaz de responder aos desafios da demanda mundial por alimentos e dar retorno financeiro.

Foto: Divulgação / Informativo dos Portos



“Nosso país é uma das melhores opções para ajudar o mundo a combater a insegurança alimentar. Segundo estimativas da FAO, a demanda global por alimentos crescerá pelo menos 60% até 2050. Se levarmos em conta que poucas nações terão capacidade de aumentar a própria produção de forma tão acentuada em curto período, os principais fornecedores, entre os quais o Brasil, precisarão encontrar formas ainda mais eficazes de plantio, colheita e distribuição. Nós já estamos nesse caminho”, disse.

A ministra disse que há muitas áreas em que o Brasil pode trabalhar em conjunto com os Emirados Árabes Unidos, seja entre governos ou com os setores privados, especialmente na área de infraestrutura. Ela também citou a possibilidade de investimentos em títulos verdes e a Lei do Agro, que permite operações financeiras mais simples para investimentos no agronegócio brasileiro. “Com sucessivos recordes de produção agropecuária no Brasil, nossos excedentes aumentam e os mercados mundiais são seu destino natural. Por isso, temos que desburocratizar o ingresso de recursos externos no país e acertar aspectos tributários para não atrapalhar esse fluxo de capitais”, disse a ministra.

Além disso, ela citou que a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) deve assinar com a Autoridade de Segurança Alimentar de Abu Dhabi, um memorando de Entendimento que permitirá o desenvolvimento de projetos de cooperação científica em diversas áreas como horticultura, frutas e controle biológico de pragas e doenças.

O evento foi organizado pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), em parceria com a Confederação Nacional da Indústria (CNI), Dubai Chamber e Câmara de Comércio Árabe-Brasileira. A ministra também participou da abertura do evento, que contou com a presença do presidente Jair Bolsonaro e outras autoridades do Brasil e dos Emirados Árabes.

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

Data: 16/11/2021

CRISE DOS CONTÊINERES AMEAÇA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA TAMBÉM NO BRASIL

Informação: *Jovem Pan* (16 de novembro de 2021)

O aumento no valor do frete marítimo e a falta de navios tornam o cenário atual quase impraticável e faz com que outras alternativas além dos contêineres sejam buscadas pelo setor. “Durante todos esses meus anos de presidência da Câmara, nunca tivemos uma situação tão delicada, tão ruim, como a que nós estamos vivendo” afirma Silvio Campos, que preside a

Câmara Brasileira de Contêineres há 25 anos. O diretor do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, Valdir dos Santos, diz que o transporte por via aérea, mais caro, tem sido uma das opções. “O valor que ele pagaria no embarque por via marítima da China para o Brasil, que seria de 15 mil dólares, chega a custar por via aérea 100 mil dólares, porque é a questão do espaço que ele tem que comprar dentro do avião”, explicou. Outra possibilidade paliativa é de que as cargas sejam levadas em caixas grandes de madeira. O grande problema, porém, é que os riscos de manuseio do material nesta situação são maiores.



Aumento no valor das cargas marítimas gera crise – Fotos: Claudio Neves/Fotos Públicas

Para o diretor institucional de Transportes da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Rodrigo Villaça, a pior crise logística da história ainda deve persistir em meados de 2022 apesar do aumento esperado de 30% no número de contêineres no próximo ano. “Eu entendo que apenas no segundo quadrimestre de 2022 nós começaremos a ter uma redução

desse custo do contêiner, onde a navegação mundial começará a encontrar o seu equilíbrio nas suas diversas rotas, mesmo considerando os grandes navios que possuímos hoje, que estão no mercado mundial, e que essas rotas do hemisfério sul possam ser reativadas de uma maneira mais continuada”, afirmou. O preço dos contêineres disparou: antes da pandemia, empresas alugavam cada unidade por aproximadamente R\$ 8 mil. Agora são necessários mais de R\$ 50 mil. O quadro mundial impacta diretamente diversos setores da economia, especialmente o agronegócio brasileiro, que vê a disparada das tarifas e a retenção de produtos em todos os portos do país.

Um frete da China para o Brasil, que custava aproximadamente US\$ 2 mil (equivalente a R\$ 10 mil) hoje custa em torno de US\$ 15 mil (mais de R\$ 75 mil). Da Europa ou dos EUA, dos mesmos US\$ 2 mil, o valor já ultrapassa os US\$ 10 mil. O valor afeta a cadeia logística e acarreta um efeito cascata, que paralisa as mais variadas linhas de produção. A corda acaba estourando para o lado do consumidor final, que, na ponta, sofre com o aumento dos preços. A crise não se restringe ao Brasil e é semelhante em países como Estados Unidos, China, Inglaterra, Emirados Árabes e outros. Em alguns lugares, há filas com mais de 50 navios esperando para aportar.

*Com informações do repórter Daniel Lian

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

Data: 16/11/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL NA 2ª SEMANA DE NOVEMBRO FOI DE US\$ 278 MILHÕES

A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 278 milhões na segunda semana de novembro (dias 08 a 14). De acordo com dados divulgados nesta terça-feira, 16, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 5,808 bilhões e importações de US\$ 5,530 bilhões.

No acumulado do ano, o superávit da balança comercial é US\$ 58,718 bilhões até a segunda semana de novembro. O valor representa uma alta de 30% pela média diária, na comparação com o período de janeiro a novembro de 2020. Para o mês de novembro, até a segunda semana, o saldo da balança é de US\$ 219 milhões.

As exportações registraram aumento de 36% na média diária entre janeiro a novembro deste ano em comparação com o mesmo período do ano passado, somando US\$ 245,8 bilhões. Já as importações nesse período cresceram 38,1% e totalizaram US\$ 187,09 bilhões.

Para o mês de novembro, até a segunda semana, o crescimento nas exportações foi de 44,2% em relação ao mesmo período de 2020 na média diária, com alta de 47,9% na Agropecuária, de 12,3% na Indústria Extrativa, e de 57% na Indústria de Transformação.

Já a média diária de importações aumentou 64,7% no período, com crescimento de 74,2% na Agropecuária, alta de 243,2% na Indústria Extrativa, e aumento de 52,4% na Indústria de Transformação.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/11/2021

MINISTRO FÁBIO FARIA DISCUTE PARCERIA COM ELON MUSK SOBRE INTERNET POR SATÉLITE

Por Aryel Fernandes



Entre os principais pontos do acordo está o uso da tecnologia para preservação da floresta amazônica, com monitoramento de desmatamentos e incêndios ilegais (Crédito: Reprodução / Twitter)

Nesta segunda-feira (15), o ministro das Comunicações (MCom), Fábio Faria, reuniu-se com o fundador da SpaceX, Tesla e Starlink, Elon Musk. O encontro, que aconteceu em Austin, no Texas,

Estados Unidos, foi para discutir uma parceria com o governo brasileiro.

Entre os principais pontos do acordo está o uso da tecnologia para preservação da floresta amazônica, com monitoramento de desmatamentos e incêndios ilegais. Além disso, o projeto quer levar conectividade para escolas e unidades de saúde em áreas rurais, comunidades indígenas e locais remotos.



“Queremos aliar a tecnologia desenvolvida por eles com o programa Wi-Fi Brasil”, destacou o ministro. Para Faria, os cerca de 4.500 satélites que orbitam em baixa altitude das empresas de Musk, podem colaborar nesse projeto.

Para Elon Musk, levar internet às “pessoas do Brasil com mais dificuldade de se conectar” é uma oportunidade a ser celebrada. “Estamos ansiosos para poder proporcionar conectividade para os menos conectados”, ressaltou o empresário.

Em julho deste ano, a SpaceX fechou parceria com o Chile para disponibilizar internet para duas cidades do país. Para fazer a conexão, a empresa distribuiu kits de recepção de sinal de satélite, que permitirão serviços gratuitos de acesso por um ano.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/11/2021

ÍNDICE DE FRETE MARÍTIMO DO BÁLTICO CAI PARA MÍNIMA DE 5 MESES

(Reportagem de Kavya Guduru em Bangalore)



Navio do tipo panamax cruzando o Canal do Panamá

(Reuters) – O índice de frete marítimo da Bolsa do Báltico caiu nesta terça-feira para seu menor patamar desde o início de junho, devido à menor demanda pelos segmentos de navios capesize e panamax.

O índice geral, que considera as taxas dos navios capesize, panamax e supramax, caiu 168 pontos, ou 6,1%, para 2.591, a mínima desde 9 de junho. O índice principal caiu pela quarta sessão

consecutiva.

O índice capesize perdeu 369 pontos, ou 9,8%, para uma mínima de mais de uma semana de 3.383.

A taxa média diária para os capesizes, que transportam cargas de 150 mil toneladas, como minério de ferro e carvão, caiu 3.054 dólares para 28.059 dólares.

O índice panamax caiu 175 pontos, ou 6,1%, para uma mínima em mais de seis meses de 2.675.

A taxa média diária para o panamax, que transporta 60 mil a 70 mil toneladas de carvão ou cargas de grãos, diminuiu 1.575 dólares para 24.072 dólares.

O índice supramax ganhou 4 pontos em 2.263.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/11/2021

PEC DOS PRECATÓRIOS TEM QUE TER PEQUENO ESPAÇO PARA REAJUSTE DE SERVIDORES, DIZ BOLSONARO

(Reportagem de Ricardo Brito e Lisandra Paraguassu)



Presidente Jair Bolsonaro concede entrevista em Dubai (Crédito: REUTERS/Imad Creidi)

BRASÍLIA (Reuters) – O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta terça-feira que a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios pelo Congresso irá abrir espaço para se conceder reajuste aos servidores públicos federais, justificando o eventual aumento como resposta a um congelamento dos

salários e à inflação.

“Há possibilidade, porque a inflação... estão há dois anos sem reajuste. A questão da pandemia até se justifica, porque muita gente perdeu emprego ou teve seu salário reduzido. Agora a inflação chegou a dois dígitos. Então conversei com Paulo Guedes, em passando a PEC dos Precatórios, tem que ter um pequeno espaço para dar algum reajuste. Não é o que eles merecem, mas é o

que podemos dar”, disse Bolsonaro em entrevista a jornalistas no Barein, onde está em viagem oficial.

Segundo o presidente, o aumento, se vier a ser concedido, seria dado a todos os servidores públicos federais, sem exceção. Bolsonaro disse ainda que concursos públicos só vão ocorrer para o que for essencial, citando o que foi feito para a Polícia Federal e para a Polícia Rodoviária Federal.

Na véspera, Bolsonaro já havia dito que a folga no teto de gastos a ser criada pela PEC dos Precatórios poderia ser usada para reajuste dos servidores federais, além de seu propósito principal, que é financiar o novo programa de transferência de renda Auxílio Brasil.

“Dá para atender a população mais carente, dá para atender a questão orçamentária e pensamos até, dado o espaço que está sobrando, em atender até em parte os servidores”, disse Bolsonaro durante entrevista em Dubai.

Até o momento, entre as várias intenções do governo para aproveitar a folga no Orçamento aberta pela PEC, o reajuste de servidores –mal visto pela equipe econômica dado o efeito cascata que causa– não tinha sido aventada.

O salário dos servidores federais está congelado desde 2019 e concursos públicos estão suspensos, medidas que foram cruciais para conter as despesas públicas este ano. *Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

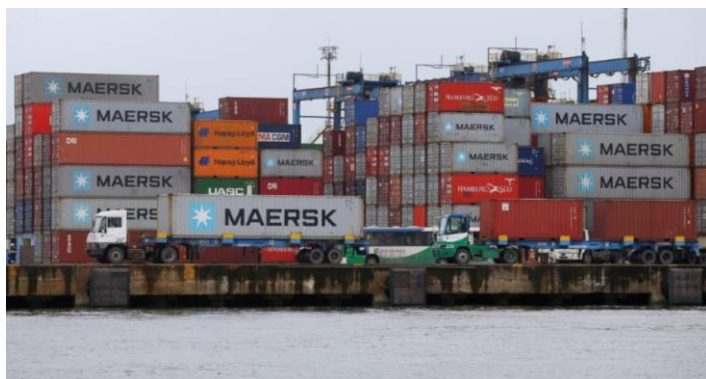
Data: 16/11/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

EXPORTAÇÃO DO AGRO DO BRASIL ATINGE VALOR RECORDE PARA OUTUBRO COM ALTA NOS PREÇOS

Por Reuters



A soja em grão foi responsável por 1,72 bilhão de dólares (+94,3%), correspondendo a 3,3 milhões de toneladas (+35,9%) (Imagem: REUTERS/Amanda Perobelli)

As exportações de agronegócio do Brasil atingiram 8,84 bilhões de dólares no mês passado, valor recorde para outubro, como reflexo de preços internacionais mais altos, apontou o Ministério da Agricultura nesta terça-feira.

As vendas externas do agro do país subiram 10% ante o resultado do mesmo mês de 2020, com os preços mais do que compensando uma queda de 12,5% em volumes, segundo estudo da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais (SCRI) do ministério.

As importações de produtos do agronegócio subiram de 1,2 bilhão de dólares, em outubro de 2020, para 1,4 bilhão de dólares no mesmo período deste ano, uma alta de 16,8%.

De acordo com analistas da SCRI, os principais destaques do mês foram soja em grão, carne suína e de frango e café.



A soja em grão foi responsável por 1,72 bilhão de dólares (+94,3%), correspondendo a 3,3 milhões de toneladas (+35,9%).

As vendas externas da carne suína chegaram a 215,98 milhões de dólares (+8,9%), já a carne de frango totalizou 700,08 milhões de dólares (+60%). E o setor cafeeiro registrou vendas de 606,71 milhões de dólares (+18,9%).

A China se manteve como principal compradora dos produtos do agronegócio brasileiro, com 2,25 bilhões de dólares.

Fonte: MoneyTimes

Data: 16/11/2021

CVC VÊ DEMANDA FORTE DE TURISMO DOMÉSTICO NO FIM DO ANO E MELHORA NO INTERNACIONAL

Por Reuters

A companhia de turismo CVC (CVCB3) está observando forte demanda por viagens domésticas para o final do ano e recuperação em destinos internacionais que começam a aceitar novamente viajantes brasileiros, afirmaram executivos da empresa nesta terça-feira.

“Vai faltar avião”, disse o presidente-executivo da CVC, Leonel Andrade, em teleconferência com analistas do setor. “Vamos terminar o ano no turismo doméstico seguramente em níveis pré-pandemia e no internacional em 70%”, acrescentou.

Ele afirmou que a CVC ficou 12 dias completos sem operar em outubro por causa de um ataque hacker e que por isso os números de desempenho da companhia no quarto trimestre trarão este impacto.

Andrade também disse que a CVC não está trabalhando em nenhum movimento para novo aumento de capital e que a empresa está buscando “ativamente” formas de redução de custo de dívida e alongamento de prazos.

Fonte: MoneyTimes

Data: 16/11/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

DISTRIBUIDORAS RECORREM AO CADE PARA PETROBRAS MANTER CONDIÇÕES DE CONTRATOS DE GÁS

Segundo Abegás, Petrobras tem privilegiado entregar a produção firme de gás natural às termelétricas

Por Larissa Fafá - 11 de novembro de 2021 - Atualizado em 12 de novembro de 2021 - Em Combustíveis, Mercado de gás

Brasília – A Abegás, associação das distribuidoras de gás natural, entrou hoje com representação no Cade para que a Petrobras mantenha as condições dos contratos de gás natural com as distribuidoras enquanto a estatal ainda for a principal supridora do mercado.

Nesta semana, a Petrobras oficializou as novas propostas de contratação da molécula para 2022 junto às concessionárias.



Instalações do projeto Rota 3, gasoduto de escoamento de gás do pré-sal (foto: Agência Petrobras)

Há uma urgência na negociação, envolvendo contratos de distribuidoras do Centro-Sul, com vencimento em dezembro.

Privilegio da produção do gás natural para as térmicas

Ainda segundo Marcelo Mendonça, a Petrobras tem privilegiado entregar a produção firme de gás natural às termelétricas, no contexto de crise hidroenergética e maior despacho das usinas.

Ou seja, a estatal tem direcionado o gás tanto da exploração brasileira quanto da importação da Bolívia principalmente para geração de energia elétrica.

Com isso, o atendimento dos outros mercados da petroleira, como as distribuidoras e o segmento de fertilizantes, estão sendo supridos a partir de GNL com preços spot — que a empresa quer agora repassar às distribuidoras.

Petrobras propõe quadruplicar preço do gás natural para as distribuidoras em 2022

Os valores que foram propostos são semelhantes ao patamar de preços JKM (Japan Korean Marker), usado para precificar o mercado de curto prazo.

“Não faz sentido a térmica, que é uma demanda flexível e que hoje está atrelada a necessidade do despacho, seja atendida com gás firme e que a distribuidora, que tem um mercado firme, seja atendido com preço spot”, avaliou o diretor da Abegás.

O planejamento do governo federal para atravessar o momento de escassez hídrica prevê a manutenção do despacho de geração térmica para poupar os reservatórios até o início do período seco do ano que vem, em abril de 2022.

Preços subiram 500% em 2021, diz Petrobras

A Petrobras diz que os contratos ainda estão sendo negociados e as condições representam as condições do mercado.

“Importante ressaltar que essa situação não se aplica a todo o mercado de gás natural, mas apenas a uma parcela de cerca de 20% da demanda nacional”, diz a companhia em nota.

“Cabe reforçar que os novos contratos ainda se encontram em fase de negociação no âmbito das chamadas públicas, nas quais a Petrobras concorre com outras empresas”, diz.

Afirma também que os preços do gás chegaram a subir 500% em 2021 e a situação deve perdurar até o início do ano que vem.

“Importante reforçar que, para atender a demanda brasileira por gás natural em 2022, é imprescindível complementar a oferta com importação de GNL. Observa-se que alta demanda por GNL e limitações da oferta internacional resultaram em expressivo aumento do preço internacional do insumo, que chegou a subir cerca de 500% em 2021, com tendência de manutenção da alta no início de 2022”, diz a empresa.

A depender do prazo do contrato, entre seis meses a quatro anos, o preço varia de US\$ 20 a US\$ 35 por milhão de BTU, segundo a Abegás. No caso dos contratos de quatro anos, há uma opção de diferimento para diluir o aumento ao longo dos anos seguintes.

Os preços chegam a ser quatro vezes maiores do que o que é praticado atualmente pela estatal, próximo de US\$ 8 por milhão de BTU.

Os novos valores da Petrobras levam em consideração o mercado de curto prazo e aproxima os preços internos das cotações internacionais de GNL, que têm sido pressionada pela crise de oferta e demanda internacional dos combustíveis.

“Quaisquer das opções são inviáveis. É incompatível que o mercado de gás natural sobreviva com um aumento desse percentual”, categorizou o diretor de estratégia e mercado da Abegás, Marcelo Mendonça.

O executivo disse à epbr que, mesmo com a entrada de novos supridores no mercado de gás natural, o volume é pequeno frente à demanda das distribuidoras. Por consequência, as empresas ainda ficam muito dependentes da Petrobras.

Do consumo de cerca de 15 milhões de BTU diários das distribuidoras, a associação calcula que aproximadamente cinco milhões serão atendidos por novos contratos, como por exemplo entre a Shell e a Petrorecôncavo com a Copergás e Potigás.

“Eu não tenho a opção de comprar em outro agente se não gostar das condições da Petrobras. Estamos em processo de abertura do setor, mas regulações e ações que não foram resolvidas impedem entrada de novos ofertantes. Podemos deteriorar o mercado que levamos anos para construir por um período de transição que não foi planejado”, defendeu.

Há uma série de fatores que dificulta a situação para as distribuidoras neste momento, segundo Mendonça.

São exemplos a falta de interligação dos terminais de Sergipe e do Porto do Açú, no Rio de Janeiro, com a rede de gás natural.

No caso do terminal da Bahia, o contrato de arrendamento recente pela Excelerate Energy é de apenas dois anos, prazo menor do que parte das propostas da Petrobras para contratos mais baratos de suprimento que chegam a quatro anos.

O caminho de buscar uma solução imediata para o impasse, já que cerca de 80% das distribuidoras estarão desconstruídas a partir de janeiro do ano que vem, não significa uma busca pela manutenção artificial do preço do gás natural.

“Não estamos pedindo condições especiais. Mesmo se mantermos as condições atuais dos contratos, vai ter aumento em função da realidade do mercado. Qualquer combustível terá”, complementou.



Pelos contratos atuais que a Petrobras tem com as distribuidoras, os valores são reajustados trimestralmente a partir do valor do barril de petróleo.

Larissa Fafá

Cobre os bastidores da política energética nacional em Brasília 

larissa.fafa@epbr.com.br

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/11/2021

MÁXIMA DA GASOLINA SUPERA R\$ 7,00 EM 19 ESTADOS; EM DOIS, ENCOSTA EM R\$ 8,00.

Por epbr - 16 de novembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter



Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A cotação máxima da gasolina comum já supera R\$ 7 em 19 estados: Acre, Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia, São Paulo e Tocantins, e também no Distrito Federal.

— Os dados fazem parte da pesquisa semanal de preços realizada pela ANP no período entre 7 e 13 de novembro. Foram pesquisados 4.765 postos de combustíveis em todo o país.

— Os números mostram que o preço médio do litro da gasolina comum no país está em R\$ 6,77, mas já ultrapassa R\$ 7 em sete estados e no Distrito Federal. No Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul, a cotação máxima está em R\$ 7,99 e ultrapassará R\$ 8 se o viés de alta for mantido.

— A alta nos preços segue 15 dias após ser iniciado o congelamento do preço de incidência do ICMS aprovado pelo Confaz para o período entre 1º de novembro de 2021 e 31 de janeiro de 2022.

— Os dados da ANP mostram ainda que a cotação máxima para o botijão de 13 kg do gás de cozinha atingiu R\$ 140 no Mato Grosso e R\$ 135 em Santa Catarina. O preço médio do GLP no país está em R\$ 105.

PPI na pauta da CAE do Senado O presidente da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, Otto Alencar (PSD/BA), pautou para esta terça (16/11) a votação de um projeto que força mudanças na política de preços da Petrobras, baseada no Preço de Paridade de Importação (PPI). A proposta é de autoria do senador Rogério Carvalho (PT/SE) e tem como relator o senador Jean Paul Prates (PT/RN), que deu parecer favorável, com emendas, à proposta.

— A ideia de Otto Alencar ao incluir o tema na pauta do dia é abrir as discussões sobre o assunto, como forma de preparar terreno para sua deliberação até o fim de novembro, segundo o Valor.

Petrobras contrata plataforma para o Espírito Santo. A Petrobras assinou carta de intenção com a Yinson para o afretamento por 22 anos e prestação de serviços para o FPSO do Projeto Integrado Parque das Baleias, que será instalado no campo de Jubarte, na parte capixaba da Bacia de Campos. A previsão é iniciar a produção de petróleo e gás na região no quarto trimestre de 2024.

— A plataforma terá capacidade de processar 100 mil barris de óleo e 5 milhões de m³ de gás por dia. Está prevista a interligação de 17 poços, sendo nove produtores e oito injetores de água, por meio de infraestrutura submarina composta por dutos flexíveis, umbilicais eletro-hidráulicos e árvores de natal molhadas.

— O Parque das Baleias é o conjunto de campos que atualmente integram o Novo Campo de Jubarte (Jubarte, Baleia Azul, Baleia Franca, partes de Cachalote e Pirambu). Em 2019, Petrobras e ANP encerraram uma disputa judicial sobre o pagamento de participações devidas pela produção na área, e a agência acabou prorrogando a concessão até 2056.

— O acordo permitiu a implantação do projeto integrado no novo campo, que já conta com as plataformas P-57, P-58, FPSO Cidade de Anchieta e FPSO Capixaba, que deve ser descomissionada no próximo ano.

— Em março do ano passado, a Yinson anunciou que assinou com a Petrobras carta de intenção para afretamento e operação do FPSO que será instalado no módulo 2 do projeto de revitalização do campo de Marlim, em águas profundas da Bacia de Campos. A unidade terá capacidade para produzir 70 mil barris por dia de petróleo e comprimir 4 milhões de m³/dia de gás natural.



— O início da produção está previsto para 2023, e o contrato de afretamento tem validade de 25 anos.

Arrecadação com participação especial registra terceiro recorde consecutivo A arrecadação com participação especial (paga sobre o volume de grandes campos produtores de petróleo e gás no país) no terceiro trimestre ficou em R\$ 11,3 bilhões, recorde pela terceira vez consecutiva, de acordo com informações da ANP.

— Desde o começo do ano já foram arrecadados mais de R\$ 30 bilhões para União.

— Do total arrecadado no terceiro trimestre, 72% vêm da produção do campo de Tupi (ex-Lula), no pré-sal da Bacia de Santos.

Arrecadação por trimestre

Partida do Projeto Omega Green A BSBIOS Paraguai, do ECB Group, começou neste mês as obras de vias internas e de acesso e o cercamento da área que abrigará o projeto Omega Green, megacomplexo com investimento estimado em US\$ 1 bilhão da primeira planta de biocombustíveis avançados (HVO e SPK) de segunda geração do Hemisfério Sul. A operação da biorrefinaria está prevista para 2025.

— Também está sendo construída uma base para a instalação da oficina e dos depósitos da empresa responsável pela preparação do terreno para o início da construção.

— As obras do Omega Green começaram em um novo terreno, de 484 hectares, adquirido pela BSBIOS em Villeta, a 45 km de Assunção, capital do Paraguai. A área fica a 5 quilômetros da anterior, que tinha 70 hectares.

— A nova área faz fronteira de 220 metros, por um lado, com a rodovia Rutta Villeta-Alberdi, e por outro, com uma faixa maior de margem do rio Paraguai. E está localizada a cerca de 100 metros da subestação de energia Buey Rodeo.

— “O terreno nos traz a oportunidade de abrigar ampliações futuras, com espaço mais amplo para o desenvolvimento do porto, além de permitir receber parceiros estratégicos que possam investir em atividades afins”, explica Erasmo Carlos Battistella, CEO do ECB Group.

— A mudança da área foi aprovada no regime de Zona Franca definido pelo governo do Paraguai em 15 de setembro de 2020 para o projeto, o que garante a manutenção das condições legais do projeto por um prazo de 30 anos, renováveis por mais 30.

PPSA habilita seis empresas para leilão de óleo A Pré-Sal Petróleo (PPSA) habilitou seis empresas para o 3º Leilão de Petróleo da União, para comprar a parte da produção sob gestão da estatal em campos sob o regime de partilha. Foram habilitadas: CNODC; Equinor; Petrobras; Petrogal; Repsol Sinopec; e Total Energies.

— A concorrência irá ofertar 55 milhões de barris de petróleo da União, em leilão realizado na B3, em 26 de novembro.

— “Todas as seis empresas habilitadas já atuam no pré-sal e, com exceção da Petrogal, operam ou participam de consórcio em um dos quatro campos cuja parcela de óleo da União será leiloadada”, informou a PPSA.

A Vibra Energia (ex-BR Distribuidora) registrou lucro líquido de R\$ 598 milhões no terceiro trimestre de 2021, aumento de 78,5% na comparação com os R\$ 335 milhões reportados em igual período de 2020.



— A Vibra reconheceu neste trimestre resultado positivo de R\$ 162 milhões referente ao IRPJ/CSLL recolhidos desde 2016 sobre atualizações monetárias de débitos tributários judiciais e administrativos.

— A companhia teve crescimento de 16,6% no volume total de vendas em relação ao trimestre anterior, para 10,3 mil m³. Já na comparação anual, o aumento foi de 9,2% em função de maiores vendas de diesel (+7%), ciclo otto (+6%), óleo combustível (+231%) e combustíveis de aviação (+108%).

Energisa avalia gás, biometano e hidrogênio A Energisa avalia entrar no mercado de gás, indicou o presidente do grupo, Ricardo Botelho, em conferência com analistas. De acordo com o executivo, a companhia tem interesse nos segmentos de gás natural, biometano, biogás e hidrogênio, informa o Valor.

— O grupo Energisa atua na geração, distribuição e comercialização de energia elétrica. No segmento de distribuição, a companhia tem concessionárias em 11 Estados e atende mais de 7,8 milhões de clientes.

Privatização da Eletrobras trava no TCU Segundo Lauro Jardim, de O Globo, o ministro Aroldo Cedraz, relator do processo de privatização da Eletrobras no Tribunal de Contas da União (TCU), não liberará o processo para ser julgado pelo plenário da casa até 8 de dezembro, data em que o tribunal encerra os trabalhos deste ano. Depois, entra de férias e só volta a funcionar em 26 de janeiro.

— O Ministério Público de Contas liberou na primeira semana deste mês o parecer sobre a lei de privatização da estatal elétrica. O processo, então, foi para as mãos de Cedraz.

— A grande discussão do processo se dará em torno do valor da outorga que será paga ao governo federal para que se tenha o direito de explorar a geração e a transmissão de energia elétrica.

Preços do gás natural disparam Os preços do gás natural voltaram a disparar nessa segunda (15/11) com a decisão da União Europeia de ampliar as sanções contra Belarus, em resposta à crise envolvendo milhares de migrantes do Oriente Médio que seguem retidos na fronteira de Belarus com outros países da Europa.

— O contrato futuro para dezembro do gás TTF, referência para os preços na Europa, negociado na Holanda saltou 7,8%, fechando a 81,58 euros por megawatt-hora. Em Londres, na Ice Futures, o preço para dezembro fechou com alta de 5,53%, a 2,048 libras por 100 mil BTU. Na Nymex, referência para o mercado dos EUA, os preços para dezembro subiram 2,78%, a US\$ 4,924 por milhão de BTU.

— O presidente de Belarus, Alexander Lukashenko, havia ameaçado cortar o fluxo de gás vindo da Rússia e que abastece o continente europeu, caso a UE elevasse as sanções. Embora seja difícil que o fluxo realmente seja cortado, o atual cenário de escassez de gás e dependência russa fez as cotações voltarem a subir. Valor

— No início de outubro, os preços spot do GNL da Ásia-Pacífico haviam batido recorde, ultrapassando US\$ 50/MMBtu pela primeira vez, com o agravamento da crise do gás na Europa aumentando a competição global por cargas de GNL.

Já os preços do petróleo fecharam a segunda (15/11) sem uma única direção diante de novas especulações sobre a utilização das reservas estratégicas dos EUA para aliviar a alta nos preços do combustível.

— O contrato do Brent para janeiro recuou 0,15%, a US\$ 82,05 o barril, enquanto o WTI para o mesmo mês registrou leve alta de 0,03% a US\$ 79,72 o barril. Valor

Lava Jato O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) aumentou a pena do ex-diretor de serviços da Petrobras Renato Duque para 12 anos, nove meses e 15 dias de prisão por crimes de corrupção passiva e lavagem de dinheiro investigados pela Operação Lava Jato. A pena anterior, fixada na 13ª Vara Federal de Curitiba, era de seis anos, seis meses e dez dias.

— A decisão foi unânime na 8ª Turma do TRF4, em julgamento realizado na quarta (10/11). Cabe recurso da decisão judicial.

— No mesmo julgamento, o TRF4 negou recurso de Vaccari Neto e manteve sua pena em sete anos, seis meses e 20 dias de prisão pelo crime de corrupção passiva. UOL

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/11/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

BRASIL IRÁ INVESTIR EM MERCADO DE SERVIÇOS AMBIENTAIS PARA REMUNERAR QUEM CUIDA DA FLORESTA, DIZ JOAQUIM LEITE

Ministro do Meio Ambiente também disse que esse será, provavelmente, o maior mercado do mundo de serviços ambientais

Por Natália Bosco



Ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, durante entrevista coletiva na COP26, em Glasgow Foto: ANDY BUCHANAN / AFP

BRASÍLIA — O ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, afirmou que Brasil pretende investir no mercado de créditos de carbono, além de serviços ambientais. As ações têm como meta reduzir crimes ambientais e gerar empregos para quem mora na floresta, em especial na Amazônia. A declaração do ministro aconteceu esta terça-feira em entrevista à

CNN.

Leite disse que o governo tem buscado estratégias para combater crimes ambientais, como o desmatamento ilegal.

— O governo federal lançou um programa chamado Floresta Mais. É um programa de pagamento por serviços ambientais. O que significa? Criar um mercado de serviços ambientais. Provavelmente, será o maior mercado do mundo de serviços ambientais. É você remunerar quem cuida da floresta. Com isso, o governo prevê a geração de empregos de brigadista, de guarda-parque e de guarda florestal, entre outros.

De acordo com o ministro, o projeto prevê a proteção da biodiversidade e é uma solução para monetizar a floresta nativa e gerar emprego para quem mora e cuida da floresta.

COP26

Leite também falou sobre a COP26, realizada entre 1 e 12 de novembro de 2021, em Glasgow, na Escócia. Segundo ele, o posicionamento dos países desenvolvidos foi frustrante.

— Não foi uma frustração do Brasil, acho que é uma frustração global. Os países desenvolvidos, os maiores poluidores não se prepararam para a Conferência do Clima este ano e não vieram com os recursos prometidos em 2020. Nós já estamos em 2021 e eles estão prosternando esses recursos para 2024. O Brasil pressionou os países, sim, porque esses recursos têm que chegar principalmente para os países mais vulneráveis economicamente falando e climaticamente falando —, afirmou.

Além disso, o ministro também comentou sobre o mercado de carbono, acordado em consenso na COP26.

— É uma outra alternativa para a gente crescer de uma forma que reduza as emissões. Projetos baseados em conservação de floresta nativa ou restauração de área de floresta nativa, setores de papel celulose e etanol já podem apostar nesse novo mercado.

De acordo com Leite, o Brasil aposta muito no mercado global de carbono e tem potencial para ser um grande exportador de crédito de carbono para o mundo poluidor.

— O Brasil tem menos de 3% das emissões globais e o mundo, com seus 97% de emissões, deve comprar créditos de carbono. Dessa maneira a gente fazer uma transição econômica justa. O que significa isso? Os projetos com menores emissões de gás de efeito estufa viram realidade no Brasil. Esse mercado de carbono global deve ajudar para que isso aconteça —, finalizou o ministro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/11/2021

RELATOR DA PEC DOS PRECATÓRIOS DIZ QUE GOVERNO TERÁ QUE DEFINIR PRIORIDADES PARA CONCEDER REAJUSTE A SERVIDORES PÚBLICOS

Fernando Bezerra, que também é líder do governo no Senado, destacou que espaço dentro do orçamento 'está muito escasso'

Por Julia Lindner



O líder do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) 09/06/2021 Foto: Pedro França/Agência Senado

BRASÍLIA — Relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), disse que o reajuste dos servidores públicos no ano que vem é "possível", mas o presidente Jair Bolsonaro terá que definir prioridades para conceder o aumento. Bezerra frisou que "o espaço dentro do orçamento

público está muito escasso".

— O presidente sempre vai ter que escolher porque as despesas obrigatórias estão muito apertadas. Como todos sabem, não ocorreram reajustes no serviço federal nos últimos três anos. Também votamos aqui o não reajuste para os governos estaduais nos anos da pandemia, ano passado e esse ano, mas é possível sim conceder reajustes a partir do próximo ano — disse o líder do governo, após reunião para discutir a tramitação da PEC dos Precatórios com outros parlamentares.



E acrescentou:

— O que a gente entende nas leituras que estamos fazendo é que o espaço dentro do orçamento público está muito escasso e as prioridades precisarão ser definidas quando da discussão da peça orçamentária que se dará até o final de dezembro.

Faltando pouco mais de dez meses para a eleição presidencial de 2022, o presidente Jair Bolsonaro prometeu nesta terça-feira que dará um reajuste salarial para os servidores públicos federais caso a PEC dos Precatórios seja aprovada pelo Congresso Nacional. De acordo com Bolsonaro, a medida beneficiaria "todos" os funcionários públicos, "sem exceção"

No Senado: Escolhido relator da PEC dos Precatórios, líder do governo diz que aprovação terá que 'respeitar tempo político do Senado'

— A inflação chegou a dois dígitos, então conversei com (o ministro da Economia) Paulo Guedes. Em passando a PEC dos Precatórios, tem que ter um pequeno espaço para dar algum reajuste. Não é o que eles merecem, mas é o que nós podemos dar. Todos os servidores federais, sem exceção — disse Bolsonaro, após participar de um evento no Bahrein.

A proposta de Orçamento para 2022, enviada pelo governo ao Congresso, não prevê reajustes para os servidores públicos civis no ano que vem. Os servidores tiveram congelamento dos reajustes durante dois anos, como uma contrapartida para o aumento de gastos públicos no combate à pandemia da Covid-19.

A PEC dos Precatórios foi desenhada para abrir um espaço de R\$ 90 bilhões no Orçamento de 2022. A maior parte desse valor será destinada para o Auxílio Brasil (novo Bolsa Família) de R\$ 400.

A proposta já foi aprovada na Câmara dos Deputados e está em discussão no Senado.

PEC dos Precatórios

Em busca de um entendimento, Bezerra se reuniu nesta terça-feira com senadores que apresentaram alternativas ao texto original da PEC dos Precatórios, Oriovisto Guimarães (Podemos-PR), Alessandro Vieira (Cidadania-SE) e José Aníbal (PSDB-SP).

PEC dos Precatórios: 'Não é calote', diz Guedes sobre proposta que limita pagamento de dívidas do governo

Segundo o líder do governo, o encontro foi proveitoso para identificar "pontos sensíveis" da proposta. Ainda de acordo com ele, que ficou de avaliar as sugestões, é possível deliberar sobre a matéria até o início de dezembro se o tom da conversa continuar o mesmo nas próximas reuniões.

— Surgiram algumas ideias que o governo vai analisar. O governo trouxe algumas informações que vão merecer uma análise por parte dos senadores, no sentido de nos aproximarmos. Mas posso garantir que existe disposição nos dois lados para construir um grande entendimento em relação à proposta da PEC 23. É importante sublinhar que todos os três senadores manifestaram compromisso no apoio para recursos adicionais do Auxílio Brasil — disse.

Bezerra reconheceu que "ainda persistem dúvidas sobre o espaço fiscal adequado justo e necessário", acrescentando que ficou encarregado de buscar mais informações para um novo encontro amanhã.

— Se tivermos uma reunião amanhã no mesmo tom da que foi a de hoje, já fruto das análises que serão feitas, sou otimista de que poderemos avançar numa deliberação ainda no mês de novembro ou, no mais tardar, durante o esforço concentrado, no mês de dezembro — declarou Bezerra.

A ideia é chegar a um consenso até a próxima semana, quando ele quer que o texto seja apreciado na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ):

— A PEC tem que ser submetida à CCJ, estamos trabalhando para que seja deliberada na próxima semana, quarta-feira. Hoje conversei com (Davi) Alcolumbre, mas evidente que só dá pra adiantar alguma coisa após nossa reunião de amanhã.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/11/2021

LIRA COBRA ESFORÇO DO GOVERNO PARA VOTAÇÃO DA REFORMA ADMINISTRATIVA

Presidente da Câmara afirmou que é necessário completar o ciclo de reformas e espera que o Senado avalie a PEC da Reforma Tributária

Por Natália Bosco



O presidente da Câmara, Arthur Lira 14/09/2021 Foto: ADRIANO MACHADO / REUTERS

BRASÍLIA — O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, afirmou que a reforma administrativa está pronta para ir à plenário, mas falta o governo se mobilizar para decidir se quer ou não votar a matéria.

A fala do deputado aconteceu em entrevista à CNN, em Lisboa. Lira está em Portugal para participar do Fórum Jurídico, realizado do dia 15 a 17 de novembro.

Em sua conta no Twitter, o deputado escreveu que "há a necessidade de se completar o ciclo de reformas, como a administrativa e a tributária".

Lira também afirmou que a Câmara espera que os senadores avaliem a Proposta de emenda à Constituição (PEC) que estabelece a reforma tributária para extinguir tributos e criar o Imposto sobre Operações com Bens e Serviços (IBS).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/11/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

LIRA PROMETE AVANÇAR COM DESONERAÇÃO DA FOLHA SE PEC DOS PRECATÓRIOS FOR APROVADA

Desoneração atende desde 2011 os 17 setores que mais empregam e tem validade até o dia 31 de dezembro deste ano; projeto de lei que prorroga medida até 2026 travou na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ)

Por Lauriberto Pompeu, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), se comprometeu a ajudar na tramitação da prorrogação da desoneração da folha de pagamento após a proposta de emenda à Constituição (PEC) dos precatórios ser aprovada. A PEC está prevista para ser votada nesta terça-feira, 9, e o governo conta com sua aprovação.

A desoneração atende desde 2011 os 17 setores que mais empregam e tem validade até o dia 31 de dezembro deste ano. Um projeto de lei de autoria do deputado Efraim Filho (DEM-PB) prorroga os efeitos da medida até 2026. O texto foi aprovado pela Comissão de Finanças e Tributação no dia 15 de setembro, mas travou na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).



O presidente da Câmara, Arthur Lira, durante sessão no plenário da Casa. Foto: Dida Sampaio/Estadão - 09/11/2021

O relator, deputado Marcelo Freitas (PSL-MG), afirmou que só espera a aprovação da PEC dos precatórios para apresentar o parecer. "Essa é a ideia ajustada com a presidência da Câmara. Se votarmos a PEC nessa semana já apresento o relatório na sequência", disse ao Estadão. A mesma ideia foi declarada pela presidente da CCJ, deputada Bia Kicis (PSL-DF). "Essa é a nossa expectativa", afirmou. Como tramita em

caráter terminativo, se nenhum deputado pedir análise em plenário, após aprovada pela comissão, a iniciativa vai direto para a análise do Senado.

Empresários que adotam o modelo ressaltam a importância da iniciativa para a geração e manutenção de empregos. Com a aprovação da PEC dos precatórios, que adiará o pagamento das dívidas reconhecidas pela Justiça, o governo afirma que teria espaço fiscal para prorrogar a medida.

Nesta terça, o Instituto Unidos Brasil (IUB), que reúne empresários do setor produtivo, promoveu um seminário no qual a desoneração era um dos temas. Lira foi convidado para o evento, mas não participou.

Empresários ressaltaram a importância da desoneração ser prorrogada e alertaram o prazo pequeno para a medida ser implementada, já que a validade atual expira no fim deste ano.

"O ano que vem são dois meses, você faz planejamento para alguns anos, já foi debatido isso. Quando você tem alguns setores, 17, que tem a desoneração, na prática o maior custo são as pessoas, é um imposto. Fica muito difícil você ter visibilidade de futuro", afirmou Marco Stefanini, do grupo Stefanini, do setor de tecnologia.

O deputado Marcos Bertaiolli (PSD-SP), presidente da Frente Parlamentar pelo Empreendedorismo, também participou do seminário e declarou para os efeitos negativos caso a desoneração não seja prorrogada. "Sem dúvida nenhuma a desoneração da folha de pagamentos contribui para a geração de empregos", afirmou.

"Como ela já existe no Brasil há muitos anos, você perder essa desoneração e voltar a onerar a folha pode simbolizar um ato contrário, desemprego", completou.

A desoneração beneficia as empresas porque reduz os encargos trabalhistas que são pagos por elas. A medida consiste em trocar os tributos sobre os salários dos empregados por uma alíquota sobre o faturamento. Hoje, essas empresas podem escolher: ou pagam 20% de contribuição previdenciária sobre os salários dos funcionários ou uma alíquota que vai de 1% a 4,5% sobre o faturamento bruto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/11/2021

BOLSONARO É RECEBIDO COM GRITOS DE 'MITO' EM JANTAR COM EMPRESÁRIOS EM DUBAI

Governador de MG, Romeu Zema, e ministros também foram celebrados pelos industriais no evento promovido pela FIEMG

Por Felipe Frazão, enviado especial a Dubai, O Estado de S.Paulo

DUBAI - O presidente Jair Bolsonaro foi recebido aos gritos de “mito” e teve seu nome entoado por empresários da Federação das Indústrias de Minas Gerais (FIEMG) na noite deste domingo, dia 14, em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. Os industriais mineiros ofereceram um jantar com ares de apoio político ao presidente, e a aclamação se estendeu também a ministros e ao governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo).

O jantar ocorreu fora da agenda presidencial. Bolsonaro levou ministros como Tarcísio de Freitas (Infraestrutura), que ele tenta lançar como candidato ao governo de São Paulo, e Tereza Cristina (Agricultura). Ambos foram igualmente aplaudidos.



O presidente Jair Bolsonaro em jantar com a FIEMG em Dubai; presidente colocou em dúvida sua filiação ao PL mais cedo, durante entrevista coletiva com jornalistas. Foto: Felipe Frazão/Estadão

Os industriais de Minas fecharam uma unidade da churrascaria Fogo de Chão em Dubai para receber Bolsonaro e sua comitiva. O restaurante fica numa zona central nobre da cidade, com vista para o icônico edifício Burj Khalifa. O arranha-céu com 828 metros é o mais alto do mundo e esteve no roteiro da comitiva do presidente mais cedo, em outra

escapada da agenda oficial.

Na porta da churrascaria, o governador Zema e o presidente da entidade, Flávio Roscoe, aguardavam Bolsonaro e ministros. Roscoe disse que a entidade estava oferecendo o jantar ao presidente. Logo a gerência retirou jornalistas do local. O presidente da FIEMG também foi celebrado por seus afiliados pela noite com Bolsonaro.

Questionado pelo Estadão na saída do jantar se teria o voto dos industriais na campanha de 2022, Bolsonaro disse que não estava em busca apoio para a reeleição: “Não vim atrás de apoio político, vim atrás de apoio para o Brasil”.

O presidente disse que o adiamento de sua filiação ao Partido Liberal (PL) foi combinado com o presidente da sigla, Valdemar Costa Neto.

Compuseram a mesa na churrascaria típica brasileira os ministros Braga Netto (Defesa), Paulo Guedes (Economia), Carlos França (Itamaraty), Augusto Heleno (Gabinete de Segurança Institucional), Bento Albuquerque (Minas e Energia) e Gilson Machado (Turismo). Também compareceram alguns deputados, entre eles Eduardo Bolsonaro (PSL-SP), filho 01 do presidente, e Hélio Lopes (PSL-RJ).

Eles comeram ao som de Águas de Março, em meio a taças de vinho tinto e cortes nobres de carne bovina no espeto oferecida à mesa, no estilo do rodízio brasileiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/11/2021

GUEDES DIZ QUE ESTATAL FERROVIÁRIA VALEC É "CENTRO DE CORRUPÇÃO" E DEVERIA FECHAR

Chefe da equipe econômica comentou sobre a estatal durante a abertura da Dubai Air Show, feira de aviação em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos

Por Lauriberto Pompeu, Celia Froufe e Felipe Frazão, O Estado de S.Paulo

O ministro da Economia, Paulo Guedes, declarou neste domingo, 14, que a Valec, empresa estatal de ferrovias ligada ao Ministério da Infraestrutura, deveria ser fechada. O chefe da equipe econômica comentou sobre a estatal durante a abertura da Dubai Air Show, feira de aviação em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos.



O Ministro da Economia, Paulo Guedes, declarou neste domingo, que a empresa estatal de ferrovias ligada ao Ministério da Infraestrutura, deveria ser fechada. Foto: Dida Sampaio/Estadão - 25/10//2021

"São quatro ou cinco empresas que geram R\$ 28 bilhões de um lado e a gente carrega 150 deficitárias do outro lado, Valec, EBP (Estruturadora Brasileira de Projetos). A EBP fez um trem bala que não existe, a Valec já tinha que ter fechado, centro de corrupção", disse o ministro, em conversa com jornalistas.

A Valec, assim como quase a totalidade da área federal de transportes, costumava ser um feudo do PL, partido que o presidente Jair Bolsonaro negocia a filiação. Em 2011, durante a gestão de Dilma Rousseff (PT), a Valec e o próprio comando Ministério dos Transportes (hoje Infraestrutura) tiveram que ser trocados diversas vezes por conta de suspeitas de corrupção. Em 2020, já durante a o governo Bolsonaro, a empresa ferroviária também aparecia em denúncias de irregularidades.

Guedes também afirmou que apenas cinco estatais fecham os balanços anuais com saldo positivo. "Nós ganhamos 28 bilhões de reais todo ano, são mais de 5 bilhões de dólares, com as estatais superavitárias, só que a gente enterra na deficitárias".

De acordo com o chefe da equipe econômica, as empresas estatais que dão lucro rendem R\$ 28 bilhões, mas que as que dão prejuízo quase anulam isso, pois dão prejuízo de R\$ 27 bilhões.

Ao ser perguntado sobre a privatização dos Correios, o ministro foi evasivo. "Está fora do cronograma, mas vamos continuar insistindo", afirmou. O projeto que permite a privatização da estatal foi aprovado pela Câmara em agosto, mas está sem perspectiva de avançar no Senado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/11/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

GUEDES BUSCA CAPITAL ÁRABE E CITA FLUXO DE US\$ 500 BI

Ministro discursou na abertura do Fórum Invest in Brazil, em Dubai

Por Lu Aiko Otta — De Brasília

Minério de ferro sobe 1,1% no porto de Qingdao, para US\$ 90,04 por tonelada. Ainda assim, em novembro, a principal matéria-prima do aço acumula queda de 16%. Em 2021, a desvalorização é de quase 44%. Por Stella Fontes, Valor — São Paulo 16/11/2021 08h55 Atualizado Os preços do minério de ferro voltaram a subir no mercado à vista, embora a demanda permaneça desaquecida nos portos chineses. Embarques inferiores da commodity a partir do Brasil e da Austrália deram algum fôlego às cotações, mas o sentimento no geral permanece negativo, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB. No porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro encerrou a terça-feira com alta de 1,1%, para US\$ 90,04 a tonelada. Ainda assim, em novembro, a principal matéria-prima do aço acumula queda de 16%. Em 2021, a desvalorização é de quase 44%. Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério para janeiro encerraram o dia com baixa de 1,1%, a 541 yuan por tonelada. Conforme a consultoria Mysteel, os embarques da commodity a partir de Brasil e Austrália caíram, na última semana, ao menor nível desde o início de abril e totalizaram 21,6 milhões de toneladas — uma queda de 2,9 milhões de toneladas, ou de 12%, frente à semana anterior.



Guedes em Dubai: hub para a “reciclagem de petrodólares” nas Américas — Foto: Reprodução/TV Brasil

O Brasil espera que sua corrente de comércio brasileira atinja a marca de meio trilhão de dólares este ano, disse ontem o ministro da Economia, Paulo Guedes, na abertura do Fórum Invest in Brazil, em Dubai. “É um país que está começando a se abrir de novo”, afirmou. O ministro declarou também que o Brasil está crescendo mais do que a média mundial, o que não é confirmado pelas estimativas de organismos internacionais.

O valor acumulado da corrente de comércio (soma de exportações e importações) de janeiro a outubro deste ano está em US\$ 413 bilhões, segundo dados do Ministério da Economia. É o maior valor registrado na série histórica iniciada em 1997. Os valores mensais da corrente de comércio variam, mas têm estado na casa dos US\$ 45 bilhões ao mês.

A parceria com os Emirados Árabes Unidos é importante porque eles podem ser um hub para as exportações do Brasil para a Ásia, disse o ministro. O Oriente Médio e a Ásia são as regiões do mundo com maior taxa de crescimento econômico e são prioridades na política comercial do país.

Os Emirados podem também ser um hub para a “reciclagem de petrodólares” nas Américas, disse Guedes. Ele elogiou a forma como Dubai criou riqueza “em meio das areias do deserto” com o uso dos recursos do petróleo. E afirmou que, por isso, é o “parceiro ideal” para os recursos naturais brasileiros. “A capacidade de investimento demonstrada nos últimos recursos do petróleo. E afirmou que, por isso, é o “parceiro ideal” para os recursos naturais brasileiros. “A capacidade de investimento demonstrada nos últimos 40 anos é o que precisamos no Brasil”, disse.

O ministro comentou que o Brasil já tentou utilizar petrodólares para financiar investimentos nos anos 1980, “só que viraram endividamento.” Desta vez, acrescentou, “queremos que seja parceria, uma sociedade.”

Mencionou que já há investimentos que classificou de “notáveis” com recursos árabes no Brasil. São parcerias com o fundo Mubadala, que tem ativos de US\$ 232 bilhões e investe em 50 países. E citou que Dubai tem um dos maiores portos do mundo e que o Brasil privatizará o porto de Santos (SP).

O Brasil, afirmou Guedes, tem US\$ 100 bilhões em investimentos contratados para os próximos anos, em áreas como aeroportos, telecomunicações, portos. “O Brasil está virando o paraíso dos

empreendedores”, afirmou, fazendo um contraste com o “paraíso dos rentistas” apoiados nas elevadas taxas de juros. No entanto, apesar de iniciativas nos últimos anos para facilitar negócios, empresários e investidores ainda se queixam do clima de incerteza jurídica e da burocracia excessiva que marca a rotina de quem empreende no país.

Aos participantes do evento, o ministro falou também do que chamou de uma “grande mudança de eixo” no desenvolvimento econômico do Brasil. E, numa referência a governos anteriores, disse que após cair numa “armadilha de excesso de intervenção estatal”, o país passou a apostar na economia de mercado, dirigida por investimentos privados. “Esperamos que participem dessa mudança no Brasil”, disse.

Guedes citou a aprovação da independência do Banco Central, a mudança em marcos regulatórios de gás, petróleo e ferrovias e os planos de privatização em curso como medidas que apontam para uma economia de mercado.

O Brasil, disse Guedes, foi dos países onde a atividade menos recuou com a pandemia (retração de 4,1% em 2020) e dos que estariam se recuperando mais rapidamente. “Estamos crescendo acima da média mundial”, disse.

O governo estima uma expansão de 5,3% para o Produto Interno Bruto (PIB) este ano. A previsão da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) para o crescimento mundial em 2021 é de 5,7% e a do Fundo Monetário Internacional (FMI), de 5,9%. Para 2022, o governo estima 2,5%, ante 4,5% da média mundial, segundo estima a OCDE e 4,9%, nas contas do FMI. As projeções do mercado para o PIB brasileiro são mais pessimistas: 4,93% em 2021 e 1% em 2022, conforme pesquisa Focus divulgada no dia 8.

Numa tentativa de desqualificar projeções do mercado, Guedes disse recentemente que os cenários de baixo crescimento não passam de “conversinha”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2021

COM CORTE DE TARIFAS, TCU CONCLUI ANÁLISE SOBRE CODESA

Governo espera lançar edital da Codesa até o fim de dezembro e realizar o leilão em março ou abril de 2022

Por Daniel Rittner — De Brasília



Diogo Piloni, secretário de Portos: ajuste pressiona menos a concessão e deve tornar leilão mais atraente — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) concluiu no fim da semana passada sua análise sobre a primeira privatização de uma autoridade portuária no país – a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) – sem impor grandes obstáculos ao avanço do processo, conforme documento da Secretaria de Portos e Ferrovias do órgão de controle que foi obtido pelo Valor.

Procurado pela reportagem, o Ministério da Infraestrutura fez uma avaliação positiva do documento. “A versão do relatório definitivo possui determinações e recomendações que não geram, em caso de aprovação pelo plenário [do TCU], quaisquer atrasos nos cronogramas estabelecidos”, afirma o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni. “As alterações propostas são só pontuais.”



O processo subiu na sexta-feira para o gabinete do ministro Bruno Dantas, relator do caso no tribunal de contas, que não tem prazo para submetê-lo ao plenário. Piloni acredita que isso pode ocorrer daqui a duas ou três semanas. A intenção do governo é lançar o edital da Codesa até o fim de dezembro e realizar o leilão em março ou abril de 2022.

A área técnica do TCU propôs aos ministros uma queda ainda mais significativa das principais tarifas aplicadas pela Codesa. Os estudos da privatização que chegaram ao tribunal de contas previam a tarifa de acesso aquaviário (cobrada das companhias de navegação) em R\$ 1,24 por tonelada de porte bruto – hoje está em R\$ 1,70. Após a análise do órgão de controle, ela poderá cair para R\$ 0,79. Já a tarifa de uso da infraestrutura terrestre (paga pelos operadores de terminais ou pelos donos das cargas), que chegou ao TCU em R\$ 5,20 por tonelada de porte bruto, iria para R\$ 2,63 – corte quase pela metade.

Houve uma redução também do valor mínimo de outorga no leilão. Ganhará a disputa quem oferecer o maior lance. Inicialmente, os estudos haviam apontado outorga mínima em R\$ 719,5 milhões. Depois das audiências públicas, o valor diminuiu para R\$ 665,5 milhões. Na análise do tribunal, baixou para R\$ 471,6 milhões.

Para o secretário de Portos, esse ajuste pressiona menos a concessão e tem repercussão positiva, tornando o leilão mais atraente à iniciativa privada. “Não estamos focando em arrecadação”, afirma.

Segundo ele, uma inovação foi a hipótese de impor a exigência de obras adicionais para o dono do porto no futuro. Como a outorga não será paga de uma só tacada, mas em parcelas anuais, deixa-se a possibilidade de um “mecanismo expedito de reequilíbrio econômico” para incluir essas obras. Em vez de aumento das tarifas para bancar essas obras, a ideia é utilizar a outorga futura como “funding”.

Piloni tenta desfazer o temor de empresários que anteveem a chance de “seletividade” das cargas. Cerca de 50% das áreas da Codesa são exploradas efetivamente hoje em dia. Há metas quinquenais de ocupação. Ao fim dos primeiros cinco anos, a exploração deverá alcançar pelo menos 60%.

De acordo com o secretário, isso significa que, caso a futura concessionária cobre preços muito altos de novos terminais, terá dificuldades para cumprir essas metas. Os contratos em vigência com operadores não poderão ser alterados unilateralmente. Novos terminais terão que atender o plano de zoneamento portuário, que é decidido pelo poder concedente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2021

PARANÁ FORJA NOVA FERROESTE, UM PROJETO DE R\$ 29 BILHÕES

Governo paranaense planeja leiloar corredor em 2022, entretanto o empreendimento é visto com ceticismo por especialistas do setor

Por Taís Hirata — De São Paulo

O governo do Paraná se prepara para lançar um projeto extremamente ambicioso: a Nova Ferroeste, uma malha ferroviária desde Maracaju (MS) até o Porto de Paranaguá (PR), com previsão de investimentos de nada menos que R\$ 29,4 bilhões. Ainda não está claro se há investidor disposto a desembolsar um cheque desse tamanho. A expectativa da equipe é atrair algum grupo estrangeiro, ainda que em ano eleitoral. No mercado, porém, há pouca confiança de que o plano saia do papel neste momento.

Recentemente, foram concluídos os estudos de viabilidade, que apontaram taxa interna de retorno de 11% e prazo de retorno do investimento de 17 anos, dentro de um contrato de 70 anos. “O

estudo indica que a ferrovia é altamente viável em todos os aspectos: operacional, ambiental e financeiro”, diz Luiz Henrique Fagundes, presidente da Ferroeste.



●●● Lote 1 (Balsa Nova – Porto de Paranaguá) Extensão: 184,23 km Investimento: 4,8 bilhões de reais Tempo de execução previsto: 5 anos	●●● Lote 4 (Cascavel - Guaíra) Extensão: 174,1 km Investimento: 3,6 bilhões de reais Tempo de execução previsto: 1 ano
●●● Lote 2 (Guarapuava - Balsa Nova) Extensão: 222,65 km Investimento: 4,8 bilhões de reais Tempo de execução previsto: 3 anos	●●● Lote 5 (Guaíra – Maracaju) Extensão: 333,2 km Investimento: 4,9 bilhões Tempo de execução – 2 anos
— Lote 3 (Revitalização do trecho Guarapuava – Cascavel) Extensão: 223,50 km Investimento: 3,07 bilhões de reais Tempo de execução previsto: 3 anos	●●● Lote 6 (Cascavel – Foz do Iguaçu) Extensão: 166,4 km Investimento: 3,1 bilhões de reais Tempo de execução previsto: 2 anos

Fonte: Ferroeste, PPI

Estudos para a licença ambiental já foram concluídos e eles serão encaminhados nos próximos dias ao Ibama

A Ferroeste é uma estatal paranaense que opera uma concessão federal, de Cascavel (PR) a Guarapuava (PR). O trecho já está em funcionamento, porém, é restrito. A ideia agora é ampliar a ferrovia, reformar a estrutura atual e delegar tudo a um privado.

A Nova Ferroeste teria 1.304 km de extensão, de Maracaju a Paranaguá, com um ramal até Foz do Iguaçu (PR). O investimento inclui R\$ 24,3 bilhões para a construção, R\$ 4,3 bilhões de material rodante e R\$ 800 milhões de compensações ambientais. Há ainda o plano de outro ramal até Chapecó (SC), mas que não foi incluído no estudo recém-finalizado.

A meta é fazer o leilão até meados de 2022. A equipe planeja fazer sondagens de mercado em dezembro e abrir as consultas públicas, com a primeira versão do edital, até fevereiro de 2022.

No entanto, ainda há indefinições, que vão além da atração de um investidor. São ao menos duas incertezas. A primeira é a modelagem jurídica, que não foi fechada. A princípio, a ideia é fazer o empreendimento em regime de autorização, diz Fagundes.

A Ferroeste, inclusive, já fez os pedidos ao governo federal para construir os trechos adicionais (fora da concessão) por autorização - regime novo em que a responsabilidade é totalmente do empreendedor, sem compartilhamento de riscos ou aporte financeiro do poder público.

Porém, o arranjo é complexo. Há dúvidas sobre como a estatal licitaria todo o corredor, já que parte seria feito como autorização e outra parte já é uma concessão vigente, na qual a União delegou a operação à Ferroeste. “Não sei até que ponto vamos conseguir fugir da concessão. Uma possibilidade é vender a concessão. Pelas leis em tramitação no Congresso, poderíamos transformar tudo em autorização.”

Outra questão é que ainda não há lei federal definitiva que permite o modelo de autorização, embora haja uma Medida Provisória (MP) em vigor. Em paralelo, também corre um projeto de lei sobre o tema. Procurado, o Ministério de Infraestrutura diz que autorizações outorgadas durante a vigência da MP são atos jurídicos perfeitos e, se houver aval ao projeto, haverá segurança jurídica.

A Ferroeste trabalha com o cenário de que até o fim de 2021, antes da consulta pública, a norma final estará aprovada. De todo modo, diz Fagundes, há um plano B: realizar o projeto todo como uma subconcessão.

O segundo fator ainda pendente é o licenciamento ambiental. A Ferroeste tem buscado acelerar o processo - os estudos já foram concluídos e, nos próximos dias, serão encaminhados ao Ibama

(Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). O governo quer ter a licença prévia antes do leilão, para dar mais segurança.

No mercado, há dúvidas quanto à viabilidade do projeto, especialmente via autorização - sem recursos ou apoio público. Uma fonte observa que construir uma ferrovia de grande porte é difícil até com dinheiro público, que dirá sem. Outra pessoa, que também pediu anonimato, avalia que a autorização tende a funcionar mais quando o investidor é o dono da carga ou um dos operadores já consolidados no país - que, neste caso, não teriam interesse.

Para Bernardo Figueiredo, ex-diretor-geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e ex-presidente da EPL (Empresa de Planejamento e Logística), trata-se de um bom projeto, porém, que dificilmente sairá sem apoio público. “É uma ligação necessária, que faz o maior sentido econômico. Minha dúvida é se fica em pé como investimento puramente privado.” Ele observa que, além do financiamento, há um desafio de execução enorme na obra de descida da serra até o porto. “É um investimento pesado, de risco. Precisaria de alguma participação pública.”

Questionado sobre a dificuldade de atrair investidores nessas condições, Fagundes afirma que tem tido retorno positivo até o momento. “O investidor vai naquilo que é bom, o mercado sabe identificar oportunidades. Em algumas culturas é um trauma a questão da concessão, de ter bens reversíveis [devolvidos ao poder público ao término do contrato], dos reequilíbrios. O americano, o chinês não entende isso. A autorização dá um conforto grande.”

O plano é que a Nova Ferroeste comece a ser construída pela descida da serra, até o porto de Paranaguá, para que já comece a haver geração de receita - no primeiro ano de operação, a movimentação projetada é de 38 milhões de toneladas. Com a ferrovia já madura, a perspectiva é que a capacidade chegue a 85 milhões de toneladas por ano. As principais cargas transportadas seriam soja e milho, seguidas por farelo de soja e proteína animal

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2021

MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,1% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 90,04 POR TONELADA

Ainda assim, em novembro, a principal matéria-prima do aço acumula queda de 16%. Em 2021, a desvalorização é de quase 44%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro voltaram a subir no mercado à vista, embora a demanda permaneça desaquecida nos portos chineses.



Embarques inferiores da commodity a partir do Brasil e da Austrália deram algum fôlego às cotações, mas o sentimento no geral permanece negativo, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB.

No porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro encerrou a terça-feira com alta de 1,1%, para US\$ 90,04 a tonelada. Ainda assim, em novembro, a principal matéria-prima do aço acumula queda de 16%. Em 2021, a desvalorização é de quase 44%.

Minério — Foto: Unsplash

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério para janeiro encerraram o dia com baixa de 1,1%, a 541 yuan por tonelada.

Conforme a consultoria Mysteel, os embarques da commodity a partir de Brasil e Austrália caíram, na última semana, ao menor nível desde o início de abril e totalizaram 21,6 milhões de toneladas — uma queda de 2,9 milhões de toneladas, ou de 12%, frente à semana anterior.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2021

CRESCE MOVIMENTO CONTRA PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS

Operadores, sindicatos e prefeitos defendem alternativas

Por Daniel Rittner — De Brasília



Porto de Vitória: um dos ativos da Codesa, que está no Programa de Parcerias de Investimentos do governo — Foto: Divulgação

À medida que avançam os preparativos para a desestatização dos portos organizados, cresce também o movimento de resistência ao processo, com a adesão de prefeitos e de aliados do governo Jair Bolsonaro no Senado.

Cinco administrações portuárias estão na carteira do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI): as companhias docas do Espírito Santo (Codesa) e da Bahia (Codeba), a Santos Port Authority (SPA), os portos de Itajaí (SC) e São Sebastião (SP). O processo da Codesa, mais avançado dos cinco,

está na reta final de análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pode ser apreciado em plenário até o fim de novembro.

Trabalhadores e donos de terminais que operam em Vitória e Barra do Riacho, área de atuação da estatal capixaba, querem frear a privatização. “Nunca houve uma conversa real com o governo. Houve uma audiência pública protocolar, em que ouviram para cumprir uma etapa formal, sem escutar ou incorporar melhorias”, reclama o diretor-executivo da Poseidon Marítima e presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo, Roberto Garofalo.

Ele vê risco de aumento dos custos e de seletividade das cargas, com preferência da futura administração privada dos portos por ampliação e construção de novos terminais para movimentar produtos mais rentáveis, não necessariamente em conformidade com o interesse público.

Em carta enviada na semana passada ao ministro Bruno Dantas, relator do processo de desestatização da Codesa no TCU, a Federação Nacional dos Portuários - principal representação de trabalhadores do setor no país - enumerou um conjunto de ressalvas.

“É indispensável realçar que a concessão projetada terá duração de 35 anos, podendo chegar a 40 anos [em caso de reequilíbrio econômico do contrato], o que mais provavelmente deverá ocorrer. Ou seja, estamos falando de uma alteração profunda na organização de um setor vital para a economia que durará quatro décadas”, afirmou.

Entre as preocupações, estão uma suposta subestimativa da demanda e a cobrança de 7,5% da receita bruta anual da futura administradora dos portos no Espírito Santo, que deverá ser repassada à União como outorga variável. O temor é que haja aumento de taxas para gerar caixa suficiente. Outro aspecto tem a ver com o “valuation” (precificação) da Codesa. O valor mínimo de outorga baixou de R\$ 719 milhões, na primeira proposta submetida a audiência pública, para os R\$ 471 milhões atuais.



A eficiência portuária no Brasil está em 91º lugar, entre 139 países, no ranking de competitividade do Fórum Econômico Mundial. Os terminais responsáveis pela movimentação de cargas já são operados quase exclusivamente pelo setor privado, mas a administração dos portos organizados ainda cabe à União ou a Estados e municípios. É como se fosse um shopping, no qual lojas são privadas e a gestão do condomínio ainda é estatal.

As companhias docas inverteram o prejuízo histórico e começaram a dar lucro em 2019, mas o governo avalia que elas não têm dinheiro nem agilidade suficientes para fazer investimentos em atividades como dragagem e acessos terrestres. A privatização de Santos, por exemplo, prevê aportes de R\$ 16 bilhões. Além dos recursos, um ponto sempre observado é a demora nos processos licitatórios de obras e serviços.

Para o consultor Frederico Bussinger, ex-diretor da Codesp e ex-presidente do Porto de São Sebastião, as privatizações de companhias docas são ruins para o ecossistema portuário e contrariam as boas práticas internacionais. “O benchmark aponta em outra direção. Autoridade portuária não é ativo. É uma função, que precisa equilibrar potenciais conflitos de interesses”, afirma.

Bussinger acrescenta que as administrações de portos nos EUA, na Europa e na Ásia continuam nas mãos do Estado. Na Austrália, experiência que costuma ser citada como modelo de gestão desestatizada, tem havido problemas, segundo o consultor. Ele acredita que as atividades de carregamento e descarregamento de cargas (“o mais importante”), como açúcar e contêineres, tiveram aumento considerável de eficiência desde os anos 1990 e já equivalem às melhores performances globais.

Como alternativa à privatização, o prefeito de São Sebastião, Felipe Augusto (PSDB), mandou ofício ao Ministério da Infraestrutura, no dia 20 de outubro, pedindo a abertura de conversas sobre uma eventual municipalização do porto - sem dispensar o arrendamento de áreas internas e terminais ao setor privado.

Em Itajaí, o porto foi delegado para o município até o fim de 2022. O prefeito Volnei Morastoni (MDB) também encaminhou uma carta ao ministro Tarcísio Freitas, na semana passada, pleiteando estender essa delegação por 25 anos. Ele teme desordenamento urbano com a perspectiva de triplicação da área do porto sob a iniciativa privada.

Os senadores Jorginho Mello (PL) e Esperidião Amin (PP), ambos de Santa Catarina e aliados de Bolsonaro no Congresso Nacional, respaldaram esse pedido em recente audiência na Comissão de Infraestrutura do Senado.

Para articular o movimento contrário à privatização, foi criado neste ano o Fórum Permanente de Defesa Portuária, com a participação de empresas e sindicatos trabalhistas. A frente prioritária é a mobilização contra a venda da Codesa - alienação do controle acionário da estatal e concessão da autoridade portuária simultaneamente -, que abriria caminho para as privatizações seguintes.

Guilherme Lacerda, ex-diretor do BNDES e integrante do fórum, diz que os estudos estão “equivocados de questões nebulosas” e garante que o movimento contra a privatização não tem caráter ideológico.

Ele defende como alternativas a abertura de capital da Codesa (com uso dos recursos levantados para obras de modernização) ou a criação de um condomínio (com os operadores de terminais) para administrar o porto. “Não deveríamos ficar acomodados, não se trata disso, mas o modelo proposto levará à oligopolização da atividade portuária”, afirma Lacerda

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2021

OBRA EM FERROVIA É APOSTA PARA ELEVAR VOLUME DE CARGA

Federação das Indústrias do Espírito Santo aponta que o investimento de cerca de R\$ 2,8 bilhões seria capaz de triplicar movimentação de cargas para 22 milhões de toneladas anuais em 2035

Por Daniel Rittner — De Brasília



Cris Samorini: investimento no corredor é visto como imprescindível — Foto: Divulgação

Um novo contorno ferroviário da Serra do Tigre, entre os municípios de Patrocínio e Sete Lagoas (MG), é a principal aposta de empresários capixabas para dinamizar o fluxo de cargas - principalmente do agronegócio - em direção aos portos do Espírito Santo. A obra está sendo discutida no âmbito da prorrogação antecipada, por 30 anos, do contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A concessão atual expira em agosto de 2026.

Essa obra não está na proposta original de renovação do contrato, que foi colocada em audiência pública. A Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes) aponta que o investimento - cerca de R\$ 2,8 bilhões - seria capaz de elevar a movimentação de cargas por meio desse corredor logístico para 22 milhões de toneladas

anuais em 2035. É o triplo das 7 milhões de toneladas anuais projetadas para duas décadas depois, em 2055, sem a criação da nova infraestrutura

Uma das críticas ao modelo de privatização da Codesa, que administra os portos de Vitória e Barra do Riacho, é sobre a suposta subestimativa de demanda nos estudos oficiais. De fato, as previsões não incluem o contorno da Serra do Tigre como uma das contrapartidas exigidas na renovação antecipada da FCA.

O Valor apurou que o Ministério da Infraestrutura ainda não se convenceu sobre o projeto defendido pela Findes. A prioridade da pasta é exigir da concessionária um investimento “cruzado” na construção de um trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), entre a Bahia e Tocantins, conectando-a com a Norte-Sul.

O novo contorno da Serra do Tigre, ao fazer com que trens não mais precisem subir a montanha, permitiria um aumento da velocidade média das locomotivas dos atuais 12 km/h para 45 km/h, além do consumo de combustível 30% menor. O custo do frete cairia 7,5%, conforme estudo da Fundação Dom Cabral, encomendado pela Findes. Seria um ganho para produtores de grãos, especialmente de Minas e Goiás.

“É imprescindível que os recursos da outorga [da FCA] sejam aplicados prioritariamente no corredor existente, onde muito dinheiro público e privado já foi investido”, afirma a presidente da federação industrial, Cris Samorini. Para ela, é importante haver o aprimoramento e a utilização plena de capacidade da malha, para somente depois direcionar recursos para outros corredores.

Além dos portos administrados pela Codesa, outros dois terminais privados estão no planejamento do Espírito Santo: o Porto Central (em Presidente Kennedy) e a Petrocity (São Mateus). Além deles, o Porto da Imetame Logística (em Aracruz) está em obras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2021

PARANÁ PROJETA A NOVA FERROESTE, FERROVIA DE R\$ 29 BI QUE LIGA O MS AO PORTO DE PARANAGUÁ

Ainda não está claro se há investidor disposto a desembolsar um cheque desse tamanho; a expectativa da equipe é atrair algum grupo estrangeiro

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O governo do Paraná se prepara para lançar um projeto extremamente ambicioso: a Nova Ferroeste, uma malha ferroviária desde Maracaju (MS) até o Porto de Paranaguá (PR), com previsão de investimentos de R\$ 29,4 bilhões. Ainda não está claro se há investidor disposto a desembolsar um cheque desse tamanho. A expectativa da equipe é atrair algum grupo estrangeiro, ainda que em ano eleitoral. No mercado, porém, há pouca confiança de que o plano saia do papel neste momento.

Recentemente, foram concluídos os estudos de viabilidade, que apontaram taxa interna de retorno de 11% e prazo de retorno do investimento de 17 anos, dentro de um contrato de 70 anos.

“O estudo indica que a ferrovia é altamente viável em todos os aspectos: operacional, ambiental e financeiro”, diz Luiz Henrique Fagundes, presidente da Ferroeste.

A Ferroeste é uma estatal paranaense que opera uma concessão federal, de Cascavel (PR) a Guarapuava (PR). O trecho já está em funcionamento, porém, é restrito. A ideia, agora, é ampliar a ferrovia, reformar a estrutura atual e delegar tudo a um privado.

A Nova Ferroeste teria 1.304 km de extensão, de Maracaju a Paranaguá, com um ramal até Foz do Iguaçu (PR). O investimento inclui R\$ 24,3 bilhões para a construção, R\$ 4,3 bilhões de material rodante e R\$ 800 milhões de compensações ambientais. Há ainda o plano de outro ramal até Chapecó (SC), mas que não foi incluído no estudo recém-finalizado.

A meta é fazer o leilão até meados de 2022. A equipe planeja fazer sondagens de mercado em dezembro e abrir as consultas públicas, com a primeira versão do edital, até fevereiro de 2022



— Foto: Abifer/via Governo de Goiás

Incertezas

No entanto, ainda há indefinições, que vão além da atração de um investidor. São ao menos duas incertezas. A primeira é a modelagem jurídica, que não foi fechada. A princípio, a ideia é fazer o empreendimento em regime de autorização, diz Fagundes.

A Ferroeste, inclusive, já fez os pedidos ao governo federal para construir os trechos adicionais (fora da concessão) por autorização

— regime novo em que a responsabilidade é totalmente do empreendedor, sem compartilhamento de riscos ou aporte financeiro do poder público.

Porém, o arranjo é complexo. Há dúvidas sobre como a estatal licitaria todo o corredor, já que parte seria feito como autorização e outra parte já é uma concessão vigente, na qual a União delegou a operação à Ferroeste.



“Não sei até que ponto vamos conseguir fugir da concessão. Uma possibilidade é vender a concessão. Pelas leis em tramitação no Congresso, poderíamos transformar tudo em autorização.”

Outra questão é que ainda não há lei federal definitiva que permite o modelo de autorização, embora haja uma Medida Provisória (MP) em vigor. Em paralelo, também corre um projeto de lei sobre o tema. Procurado, o Ministério de Infraestrutura diz que autorizações outorgadas durante a vigência da MP são atos jurídicos perfeitos e, se houver aval ao projeto, haverá segurança jurídica.

A Ferroeste trabalha com o cenário de que até o fim de 2021, antes da consulta pública, a norma final estará aprovada. De todo modo, diz Fagundes, há um plano B: realizar o projeto todo como uma subconcessão.

O segundo fator ainda pendente é o licenciamento ambiental. A Ferroeste tem buscado acelerar o processo — os estudos já foram concluídos e, nos próximos dias, serão encaminhados ao Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). O governo quer ter a licença prévia antes do leilão, para dar mais segurança.

No mercado, há dúvidas quanto à viabilidade do projeto, especialmente via autorização — sem recursos ou apoio público. Uma fonte observa que construir uma ferrovia de grande porte é difícil até com dinheiro público, que dirá sem. Outra pessoa, que também pediu anonimato, avalia que a autorização tende a funcionar mais quando o investidor é o dono da carga ou um dos operadores já consolidados no país — que, neste caso, não teriam interesse

Para Bernardo Figueiredo, ex-diretor-geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e ex-presidente da EPL (Empresa de Planejamento e Logística), trata-se de um bom projeto, porém, que dificilmente sairá sem apoio público.

“É uma ligação necessária, que faz o maior sentido econômico. Minha dúvida é se fica em pé como investimento puramente privado.” Ele observa que, além do financiamento, há um desafio de execução enorme na obra de descida da serra até o porto. “É um investimento pesado, de risco. Precisaria de alguma participação pública.”

Questionado sobre a dificuldade de atrair investidores nessas condições, Fagundes afirma que tem tido retorno positivo até o momento. “O investidor vai naquilo que é bom, o mercado sabe identificar oportunidades. Em algumas culturas é um trauma a questão da concessão, de ter bens reversíveis [devolvidos ao poder público ao término do contrato], dos reequilíbrios. O americano, o chinês não entende isso. A autorização dá um conforto grande.”

O plano é que a Nova Ferroeste comece a ser construída pela descida da serra, até o porto de Paranaguá, para que já comece a haver geração de receita — no primeiro ano de operação, a movimentação projetada é de 38 milhões de toneladas. Com a ferrovia já madura, a perspectiva é que a capacidade chegue a 85 milhões de toneladas por ano. As principais cargas transportadas seriam soja e milho, seguidas por farelo de soja e proteína animal.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2021

“SUBSÍDIO A COMBUSTÍVEL FÓSSIL É INEFICAZ”, DIZ STEINER

Para diretor de programa da ONU, é necessário ajudar as nações mais pobres da África a cumprir seus compromissos

Por Daniela Chiaretti — De Glasgow



Alemão Achim Steiner (foto) estamos na iminência da transição energética — Foto: Divulgação

“Agir na mudança do clima é agir em desenvolvimento sustentável. Não é separado de agir em energia, desigualdade ou redução da pobreza” resume o alemão Achim Steiner, à frente do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento desde 2017. O Pnud tem orçamento de US\$ 7 bilhões, atua em 170 países e assina o e assina um vídeo climático que se tornou sucesso instantâneo - o que apresenta Frankie, um dinossauro que entra na Assembleia-Geral da ONU e diz aos humanos: “Não escolham a extinção”. “Se o mundo não ajudar a África - onde viverão duas bilhões de pessoas em 2050 - a ter mais infraestrutura limpa e energia renovável, todo o resto será irrelevante”, alerta Steiner.

Steiner, que chefiou o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Pnuma) por dez anos, diz que o mundo perdeu muito tempo para enfrentar a crise climática, que o Acordo de Paris é viável, que os jovens cobram os pais sobre a questão em cada família e que os compromissos climáticos dos países (as NDCs) conectam economia ao clima. “Estamos no limiar de uma revolução na maneira como conduzimos nossas economias”, disse ao Valor em entrevista virtual desde seu escritório em Nova York, nos últimos minutos da COP26. A seguir alguns trechos:

A COP na pandemia

Estamos no meio de uma pandemia, foram necessários esforços extraordinários para esta COP acontecer. Trazer o mundo todo para Glasgow, e ter mais de 100 líderes na Cúpula, é um reflexo de como a mudança do clima se tornou um tópico central e essencial. Em segundo lugar, Glasgow foi fundamental porque foi a primeira vez, depois que assinamos o Acordo de Paris, em que todos os países que se comprometeram a rever seus planos e estratégias nacionais, o fizeram, com um nível de ambição maior. Alguns ainda farão isso, mas 3/4 dos países já se mexeram.

Paris é viável

Estamos vendo que o Acordo de Paris é um modo viável de fazer o que a ciência está nos dizendo há décadas, de o que temos que fazer para reduzir emissões. A expectativa para Glasgow era muito alta. Desde que assumi o Pnud estou consciente de que agir na mudança do clima é agir em desenvolvimento sustentável. Não é separado de agir em energia, desigualdade ou em redução da pobreza.

Perdemos tempo

No Pnud investimos recursos e tempo para ajudar 120 países a fazerem sua revisão das NDCs. Este esforço coletivo dá o sentido de que o Acordo de Paris está funcionando, mas muito vagaroso. Temos mais ambição, mas perdemos muito tempo. A segunda expectativa em relação a Glasgow era ver se manter o limite de 1,5° C ainda seria possível. Ninguém saiu de Glasgow confortável em relação a isso, mas poderia ter sido o fim desta oportunidade. Todos irão concordar que ainda há uma pequena janela e que temos chance.

Cofinanciar

O compromisso dos US\$ 100 bilhões é o piso do que se está buscando em termos de investimentos. Uso esta expressão de propósito porque muitas vezes, nos países desenvolvidos, há a impressão de que 'ah, se não dermos nossos pagamento de impostos para os países em desenvolvimento eles não farão nada'. Isso é uma distorção. Países em desenvolvimento já estão tendo que gastar centenas de milhões de dólares em energias renováveis, adaptação e transportes. O mundo desenvolvido tem dar um passo adiante e ser um investidor nesta transição global.



Compreensão social

Em 2021 estamos na iminência da transição energética depois de 200 anos de industrialização baseada em combustíveis fósseis para uma economia baseada na descarbonização. Isso tem implicações gigantes. Não só na transição dos setores, mas também há países que dependem de carvão em 60% a 70% de sua geração elétrica, há questões de transição justa. Temos enormes desafios nos transportes, em tecnologia, temos que repensar a rede de transmissão, o aquecimento e resfriamento dos edifícios, a produção agrícola. Porque estes são os motores das emissões de carbono. Isso requer enormes mudanças na infraestrutura, no perfil dos investimentos e na compreensão social de não tornar os pobres vítimas disso. Temos que assegurar uma transição inclusiva e igualitária.

Centro da economia

Perdemos tempo demais. Em nove anos temos que conseguir reduções de energia que são extraordinariamente desafiadoras. Para fazer isso rápido cada país tem que rever suas políticas e estratégias. As NDCs são uma maneira de conectar o clima aos orçamentos e planejamentos nacionais. É o coração das nossas economias. Estamos no limiar de uma revolução na maneira como conduzimos nossas economias.

Ficção científica

Em 1992 se pensava que mudança do clima era ficção científica. A ideia de que tínhamos de repensar a economia e trabalhar junto com 193 nações parecia impossível. A primeira COP foi em 1995 e a jornada foi difícil. Em 2021 estou surpreso em ver que, no meio da pandemia, tivemos uma aceleração em ação e ambição climática. Agora a Europa mobilizou bilhões de euros para o Green Deal, os EUA, trilhões de dólares para um pacote de estímulo e transição energética, a Índia anunciou 500 GW em infraestrutura renovável até 2039, a China terá o pico de suas emissões antes de 2030 e em Glasgow, apesar da tensão geopolítica, anunciou um acordo com os EUA para mandar um sinal de que reduzir em 1,5° C é o caminho certo a seguir.

O lado bom das COPs

A mudança do clima chegou. Vamos lembrar das horrendas imagens que vimos ao longo deste ano e que se esperava ver no fim deste século. Está aqui, é extremamente dolorosa, é cara. Acho que há uma enorme pressão para agir. A boa coisa destas conferências climáticas é que, ano após ano, as COPs forcem os países a vir à mesa e sob os holofotes da atenção global, mostrar que fazem parte de um esforço mundial. Infelizmente estamos em um mundo muito desigual.

Eleitores de amanhã

Os países em desenvolvimento, corretamente, vão às COPs e dizem 'não somos os principais causadores disso, estamos na linha de frente dos impactos, e é justo que o mundo rico cubra alguns dos custos do que estamos enfrentando'. Acho lamentável, quando se pensa na constante pressão para que se aumentem os níveis de ambição, que os países desenvolvidos até agora não tenham reconhecido a mesma lógica para o financiamento. Na pesquisa do Pnud com mais de um milhão de pessoas no mundo, sendo milhares de jovens, nota-se que 67% deles, incluindo brasileiros, dizem que a mudança do clima é uma emergência. São os eleitores e empregadores do amanhã. Creio que veremos uma curva exponencial de mudança nos sistemas energéticos e descarbonização.

Debate em toda família

Em todos os países a mudança do clima não é o único assunto. Mas está cada vez mais no centro do debate. Muitos, nos países em desenvolvimento, experimentaram o que a mudança do clima significa. Um furacão de algumas horas no Caribe pode destruir 30% do PIB, 80% da infraestrutura. São cataclismas que também estamos vivendo nos países ricos, interrupções gigantes na economia. Pessoas no mundo todo reconhecem a mudança do clima como uma ameaça existencial ao futuro. Jovens começam a questionar a geração de seus pais em algo difícil de explicar. Por isso vemos não apenas raiva nos jovens, mas um debate ocorrendo em todas as famílias e nas comunidades ao redor do mundo.

Crítica ao net-zero

É um reconhecimento da maioria dos países que o futuro tem que ser de baixo carbono. Mas o importante economista John Maynard Keynes disse “no longo prazo estaremos todos mortos”. Para termos uma chance de net-zero em 2050, o que acontece nos próximos anos, até 2030, faz muita diferença. Precisamos reconhecer os compromissos net-zero pela sua importância, mas se os países não agirem serão promessas vazias e há cidadãos processando seus governos por isso.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2021

VESTAS MIRA POTENCIAL EÓLICO NO MAR DO BRASIL

CEO global da fabricante dinamarquesa de turbinas diz que governo federal tem planos para nova fonte de geração, a qual depende de regulamentação

Por Letícia Fucuchima — De São Paulo



Andersen: “América Latina vem ganhando relevância e Brasil será um dos cinco principais mercados para a Vestas” — Foto: Silvia Zamboni/Valor

Líder mundial em turbinas eólicas, a dinamarquesa Vestas pretende ser um player importante do mercado brasileiro de energia eólica em alto mar (offshore). Essa nova frente do segmento começou a engatar e deve ganhar uma regulamentação até fim do ano.

Em entrevista ao Valor, o CEO global da companhia, Henrik Andersen, destacou a eólica offshore e o hidrogênio verde como tecnologias fundamentais para o processo de transição energética global e que, em sua avaliação, encontrarão terreno fértil no Brasil.

O executivo esteve há duas semanas com o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, na COP26, em Glasglow, antes de desembarcar no Brasil para uma série de reuniões. Segundo Andersen, o governo brasileiro deve lançar um programa “realista” para eólica offshore, tanto em prazos quanto em capacidade instalada. Para ele, os compromissos indicados pelo ministro poderão viabilizar, daqui a alguns anos, a produção local de aerogeradores voltados a esses empreendimentos.

Atualmente, a Vestas tem uma unidade industrial em Aquiraz (CE), onde fabrica aerogeradores de até 4,2 megawatts (MW) de potência para usinas terrestres, modelo que se adaptou bem aos ventos brasileiros. Os equipamentos para offshore, porém, têm outra escala: eles podem atingir até 15 MW. E o diâmetro do rotor supera facilmente 200 metros. Por isso, para fabricá-los, seriam necessários investimentos em novas linhas produtivas.

“Se os países falam que vão construir ‘algumas’ eólicas offshore por ano, nós pensamos: ‘plano errado’. Ou se constrói gigawatts por ano, ou não conseguirá o compromisso privado e o investimento. Basicamente, precisaria instalar por volta de 74 turbinas por ano, ou 1 GW, para a produção local fazer sentido”, explica.

O mercado espera ansiosamente o lançamento de um decreto para as eólicas no mar, prometido para o fim deste ano ou início de 2022. O MME tem dado poucos detalhes sobre seus planos para a nova fonte, mas já anunciou que vai incluí-la no Plano Decenal de Energia (PDE) - 2031. Conforme o mapeamento do governo, o potencial do offshore no Brasil é de 700 GW, quatro vezes superior ao que o país já tem em capacidade instalada de todas as fontes. Mesmo sem ainda ter bases regulatórias, várias empresas já têm projetos em fase de licenciamento no Ibama, como Neoenergia e Equinor.

Enquanto os negócios na nova fonte não se concretizam, a Vestas aposta num aumento expressivo da demanda por energias renováveis no longo prazo, não só no Brasil como em toda a América Latina. A região vem ganhando mais relevância para o grupo - tanto é que, a partir de 2022, a fabricante operará com uma unidade de negócio específica para a América Latina, com reporte direto a Andersen.

“O Brasil é um dos primeiros países que estou visitando junto com o vice-presidente comercial após o ‘lockdown’. Com certeza, estará entre os cinco principais mercados para a Vestas em todo o mundo”, afirma o executivo. A fabricante está estudando o potencial de crescimento da demanda a longo prazo para decidir sobre novos investimentos em ampliação da planta cearense. “A última coisa que se quer é uma fábrica ociosa”.

Na visão de Andersen, o Brasil tem metas sensatas de expansão das energias renováveis, equilibrando-as com combustíveis de transição, como o gás. Para ele, planos “pé no chão” inspiram mais confiança no setor privado do que iniciativas radicais de aposentar rapidamente fontes como o carvão. “Hoje nós precisamos de todas as fontes, o mundo está consumindo mais energia do que as renováveis podem proporcionar. Estamos numa transição dos fósseis tradicionais para as renováveis, e não acho que vamos ter encerrado essa transição em 30 anos”.

Outra aposta global da Vestas é o hidrogênio verde, tecnologia que poderá transformar o negócio de aerogeradores no futuro. A dinamarquesa estuda o hidrogênio há anos em parceria com a Mitsubishi Heavy Industries. “A tecnologia já funciona em escalas menores. Acreditamos que essa indústria vai acontecer até 2030, mas não vai ser em 2022”.

Fundada em 1945, a Vestas tem mais de 145 GW em turbinas instaladas em 85 países. Ao final do terceiro trimestre deste ano, sua carteira de pedidos totalizava 24 GW, o correspondente a € 19,3 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 16/11/2021

ADM E EMPRESA DO FUNDO TEMASEK ASSINAM ACORDO PARA FORMAR JOINT VENTURE EM CINGAPURA

Negócio fornecerá tecnologia e fermentação 'de precisão' para alimentos de base biológica, como proteínas alternativas

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A gigante americana ADM anunciou ter assinado um acordo com a Asia Sustainable Foods Platform, uma unidade do fundo soberano de Cingapura Temasek, para a formação de uma joint venture em Cingapura. Com 50% de participação para cada empresa, a joint venture quer atender o crescimento da demanda por proteínas alternativas de base microbiana.

Em comunicado, as empresas afirmaram que o novo negócio fornecerá desenvolvimento de tecnologia e fermentação de precisão para empresas que atendem à crescente demanda dos consumidores por uma ampla variedade de produtos de base biológica, incluindo proteína alternativa, em Cingapura e na região mais ampla da região Ásia-Pacífico.

A joint venture receberá apoio do Conselho de Desenvolvimento Econômico de Cingapura.

A Asia Sustainable Foods disse estar focada em acelerar a comercialização de alimentos sustentáveis na Ásia. A ADM disse que a nova empresa servirá ainda como um “balcão único” para startups e empresas maduras que buscam suporte em fermentação de grau alimentício, processamento, serviços de laboratório e consultoria.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 16/11/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ZPE DE PECÉM INAUGURA SETOR 2

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Novembro 2021



empreendimentos.

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE), do Complexo do Pecém, teve inaugurada nesta terça-feira (16) o Setor 2, com 1.911 hectares. O investimento do governo do Ceará foi de R\$ 13 milhões na preparação do espaço com vias de acesso e secundárias pavimentadas, infraestrutura de transmissão de energia elétrica, iluminação, fibra ótica e circuito fechado de televisão.

O espaço deverá receber plantas industriais de produção de hidrogênio verde, entre outros

O governador Camilo Santana destacou o trabalho que vem sendo feito na região para dotar o espaço de infraestrutura e, conseqüentemente, atrair mais empresas. “Essa ação é uma entre as outras que o governo tem feito em infraestrutura. Aqui é toda uma visão que começou lá atrás, por ex-governadores, que enxergaram no Complexo do Pecém uma oportunidade de desenvolvimento do Ceará. Essa ZPE – Setor 2 está toda estruturada, são quase 2 mil hectares. Estamos reunindo cada vez mais todas as condições para transformar o Ceará em hub tecnológico, portuário, aéreo e, se Deus quiser, de hidrogênio verde. A gente pode mudar o perfil econômico do estado nos próximos dez anos”, enfatizou o governador.

A ampliação da Free Trade Zone cearense traz um diferencial, que é a flexibilização na divisão de seus lotes, permitindo uma divisão em vários tamanhos. A ideia é atrair, além dos grandes projetos já pré-estabelecidos através de protocolos de intenção para o setor – como os de hidrogênio verde, outros empreendimentos. “Está vindo empresa produtora de energia eólica offshore, refinaria com investimento privado israelense que já está com terreno reservado e projetos de mineração” afirmou Maia Júnior, secretário estadual do Desenvolvimento Econômico e Trabalho.

A grande aposta para o sucesso do Setor 2 da ZPE é a chegada de empresas de energias renováveis, como gás natural e hidrogênio verde. “Já são 12 protocolos de intenção e mais um está se juntando aos outros cinco que estavam em negociação, totalizando 18 protocolos de investidores que enxergam no Ceará a possibilidade de transformar o estado e colocá-lo na posição de ponta de fornecedor de novos combustíveis”, disse o titular da Sedet.

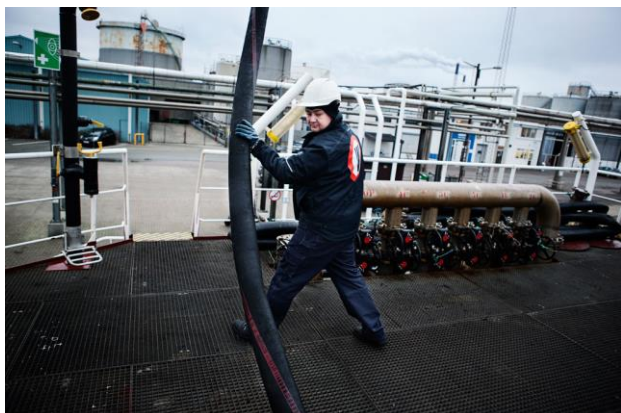
A ZPE Ceará foi a primeira a entrar em operação no país, há oito anos, e é a única em operação. Nesse período já movimentou mais de 61 milhões de toneladas. No total, possui 6.182 hectares. Sua Área de Despacho Aduaneiro (ADA) está localizada estrategicamente a seis quilômetros de distância do Porto do Pecém, a menos de 60 quilômetros da capital cearense e aproximadamente 56 quilômetros do Aeroporto Internacional de Fortaleza. Ela é associada à Associação de Zonas Francas das Américas (AZFA) e Organização Mundial de Zonas Francas (WFZO).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2021

OFERTA DE METANOL PODE DOBRAR ATÉ 2025

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16 Novembro 2021



Arquivo/Divulgação

Consultoria avalia que capacidade atual deve ser suficiente para atender demanda nos próximos anos. Para mercado brasileiro, avaliação é que fonte ainda precisa se consolidar como combustível marítimo a nível internacional antes de vir a ser adotado por empresas que operam no país.

O metanol está disponível em mais de 100 portos em todo o mundo. Atualmente existem em torno de 12 embarcações operando com essa

fonte como uma das opções de combustível marítimo e existem outros pedidos em andamento, indicando que a frota de embarcações bicombustível de metanol terá, pelo menos, o dobro do tamanho em 2025. Há previsão de mais unidades chegando na Ásia nos próximos anos. Para o mercado brasileiro de navegação, a avaliação é que o metanol ainda precisa se consolidar como combustível a nível internacional antes de vir a ser adotado no país.

“Dado o tamanho inicial do mercado de depósitos de metanol, a capacidade de metanol deve ser suficiente para cobrir a demanda dos próximos anos. Vimos grandes empresas de transporte marítimo, como Maersk, Stena, Waterfront, pioneiras na transição para o metanol como combustível marítimo”, disse à Portos e Navios o chefe global da S&P Global Platts para as áreas de metanol e petroquímicos, Stergios Zacharakis. A consultoria lançou três novas avaliações diárias de preços de combustível de metanol, refletindo o valor do metanol usado como combustível marítimo nos portos de Roterdã (Holanda), Cingapura e Houston (EUA).

As empresas brasileiras de navegação (EBNs) ainda não se dedicam a avaliações ou comparações mais aprofundadas entre os prós e contras de combustíveis marítimos alternativos, como metanol, GNL, amônia e hidrogênio. A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), que representa empresas brasileiras que atuam na cabotagem, ressalta que não tem estudos, mas acompanha o que vem sendo desenvolvido no mundo pelos grandes transportadores de longo curso.

A Abac mantém o acompanhamento do transporte marítimo mundial e seus reflexos para o segmento de navegação doméstica no Brasil. A associação acredita que o Brasil seguirá o que acontece no mundo e adotará o combustível que o mundo optar. A Abac observa que, até o momento, existe grande discussão sobre novos combustíveis, em especial ao custo benefício e disponibilidade do mesmo em diversos portos.

O entendimento da Abac é que, num primeiro momento, o uso do metanol tem sido experimental devido à baixa rede de disponibilidade do combustível no mundo. “Se o metanol for a opção mundial, certamente, por conta da importância do comércio marítimo para o Brasil, teremos este combustível aqui. Para a cabotagem é importante que esteja disponível em vários portos da nossa costa”, afirmou a associação.

A avaliação da Abac é que o combustível que vier a ser adotado não dependerá das distâncias navegadas. A associação considera que a busca de novas fontes tem como motivação a redução de gases de efeito estufa e carbono. Para as empresas brasileiras de navegação, uma cadeia logística que garanta o abastecimento em diversos pontos do planeta é o maior desafio, o que antes depende da comprovação de que essa opção traz benefícios ao meio ambiente com a redução de emissões. “Acompanhamos o desenvolvimento para tomar a decisão no momento adequado”, salientou a associação.

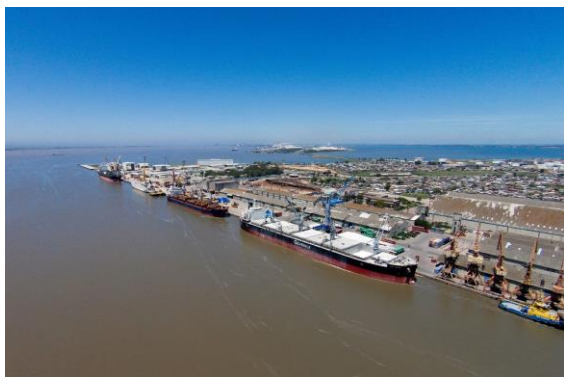
Os defensores do metanol afirmam que o conteúdo de energia dessa fonte é mais baixo do que os combustíveis de bunker tradicionais, portanto, seria necessário mais espaço nas embarcações. Zacharakis, da Platts, acrescentou que, embora a capacidade de metanol seja adequada, a virada do jogo seria a utilização de bio-metanol ou e-metanol como combustível naval e há apenas alguns projetos ou instalações em todo o mundo produzindo esses combustíveis verdes.

“A combustão do metanol convencional pode emitir 15-20% menos emissões de carbono, enquanto usando formas verdes de metanol este nível de economia de carbono em comparação com os bunkers tradicionais pode chegar a mais de 90%”, observa Zacharakis. A capacidade de metanol globalmente é de cerca de 100.000 toneladas por ano e esse combustível é considerado um produto de rápido crescimento em comparação com outros produtos químicos principais, com uma série de novas instalações de produção entrando em operação globalmente nos próximos anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/11/2021

MOVIMENTAÇÃO ATÉ OUTUBRO NOS PORTOS GAÚCHOS ULTRAPASSA 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Novembro 2021



Os três portos públicos do Rio Grande do Sul — Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre — e os terminais privados do Superporto do Rio Grande movimentaram 40.647.273 toneladas de janeiro a outubro, um incremento de 11,17% em relação aos dez primeiros meses de 2020.

O complexo portuário do Superporto, que envolve o porto público, os cinco terminais particulares arrendados, os dois estaleiros e os quatro terminais de uso privado de empresas foi responsável pela maior parte deste montante: foram 38.545.987

toneladas no período até outubro, um aumento de 16,60% na comparação com os mesmo intervalo de 2020.

A movimentação do acumulado do período de janeiro a outubro deste ano se caracterizou como a melhor da história do complexo do Superporto. Neste período de dez meses a movimentação na cidade rio-grandina já ultrapassou a marca do ano de 2020 inteiro no complexo, que foi de 38.090.430 de toneladas.

Os destaques de maior aumento percentual de cargas ficaram por conta de madeira, cuja movimentação aumentou 184,58%, seguido pelo milho (64,53%), ureia (32,70%) e soja em grão (31,61%).

A soja em grão foi também a responsável pelo maior volume de movimentação total no porto e a maior responsável pela movimentação de exportações, totalizando 12.086.524 toneladas no período.

O Porto de Pelotas registrou um aumento de 23,24% nas movimentações realizadas no mês de outubro em relação ao mesmo período do ano passado. As duas principais mercadorias do porto pelotense continuam sendo as toras de madeira, respondendo por 76,7% da movimentação total do porto no ano, e o clínquer, que responde por 18% das cargas do porto pelotense.

Já o Porto de Porto Alegre foi o responsável pela movimentação de 633.404 de toneladas de fertilizantes até outubro 2021, No total, foram movimentados 908.129 toneladas de cargas no

período de dez meses. Em relação ao ano passado, o total de cargas movimentadas no cais porto-alegrense registrou um aumento de 26,02%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2021

CARGAS DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA NO CORREDOR MINAS-BAHIA CRESCEM 32% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Novembro 2021



A FCA movimentou, de janeiro a junho, pelo corredor Minas-Bahia, cerca de 4 milhões de toneladas. O volume é 32% maior que o registrado no mesmo período do ano passado. Nos últimos dois anos, o número de clientes atendidos pela VLI, administradora da ferrovia, via corredor Minas-Bahia, também teve alta de 25%.

O Corredor Minas-Bahia da FCA atua como ramal logístico para os setores produtivos em razão de uma característica singular: a vocação para o transporte de cargas gerais. O

ramal conta com movimentações regulares de derivados de petróleo, cal, químicos, minério de ferro, minério de cromo, minério de magnesita (com destino ao Porto de Aratu e Minas Gerais), cimento (com destino ao Porto de Aratu) e contêineres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2021

ARTIGO - CORREDORES LOGÍSTICOS NO BRASIL: CAPACIDADE, INTEGRAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

Por Carlos Frederico Alves e Tiago Buss OPINIÃO 16 Novembro 2021



O setor de transportes no Brasil tem passado por significativas mudanças nos últimos anos. Ainda que diversos investimentos na malha rodoviária e aeroviária mereçam atenção, destacam-se neste artigo os desenvolvimentos relacionados aos corredores de transporte de carga no Brasil, com ênfase no planejamento, investimentos e alterações nos modelos de exploração de ferrovias e portos brasileiros.

Com relação às ferrovias, primordiais para o fluxo de cargas entre os portos brasileiros e suas hinterlândias, destacam-se os

processos de renovação da malha existente, como já ocorrido no caso EFVM, em curso no caso da FCA, e em planejamento da RMP e da RMS. Além disso, diversos novos investimentos em ferrovias estão em diferentes estágios de projeto e implantação, como os tramos central e sul da FNS, a FICO e a FIOL.

Ainda em relação aos projetos ferroviários futuros, destacam-se os estudos para a viabilização da Ferrogrão, e a grande novidade: a possibilidade de autorização de novas ferrovias, ou seja, a implantação de ferrovias privadas. Esta possibilidade, prevista pela Medida Provisória 1.065/2021, cuja validade foi prorrogada até fevereiro de 2021, já conta com mais de 20 projetos já recebidos



pelo Ministério da Infraestrutura, cujo potencial de investimentos supera R\$ 100 bilhões com mais de 7 mil quilômetros de novos trilhos em todas as regiões do país.

O Projeto de Lei nº 3.754/2021 (anteriormente denominado PLS nº 261/2018), que institui o novo marco legal das ferrovias, deverá ratificar esta modalidade de outorga. O texto, entre outros tópicos, trata sobre os novos instrumentos de outorga para ferrovias em regime privado, em nível federal, estadual e municipal, e está em fase de aprovação pelo Congresso Nacional.

No que diz respeito aos portos, destacam-se os projetos e a implantação em andamento de diversos novos terminais em portos públicos e TUPs – especialmente nas regiões Norte, Nordeste e no Espírito Santo –, e a iminente concessão das administrações de portos públicos, sob a esperança de maior agilidade em investimentos na infraestrutura dos terminais brasileiros, em particular no que diz respeito às dragagens de aprofundamento e manutenção dos canais de acesso.

Essas medidas são importantes para atender à demanda projetada nos principais instrumentos de planejamento do Governo Federal para a movimentação de cargas, assim como reduzir os custos de diversos setores produtivos e do comércio no Brasil.

Como o volume dos bens transportados pelo modal marítimo representa aproximadamente 90% do comércio global, de acordo com a OCDE, cabe avaliar, inicialmente, a necessidade de ampliação da capacidade de transporte pela perspectiva dos portos brasileiros. De acordo com o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), a relação entre a capacidade instalada atualmente nos portos brasileiros e a demanda prevista para movimentação de graneis sólidos minerais, graneis sólidos vegetais, contêineres e carga geral projeta-se conforme os gráficos a seguir.

Analisando-se as projeções das quatro naturezas de carga ilustradas – entre as quais não se incluem os graneis líquidos, que, em boa parte, são transportados entre o porto e a hinterlândia por dutos –, observa-se um crescimento de quase 50% no volume de movimentação até 2045. É possível notar também que, já em 2025, projeta-se a necessidade de ampliação da capacidade para a movimentação de graneis sólidos vegetais em relação à capacidade atualmente instalada.

A ampliação da capacidade portuária, no entanto, não se dá apenas a partir da ampliação da infraestrutura. Em uma primeira etapa, entende-se mais eficiente, tanto sob o ponto de vista da utilização de ativos físicos quanto financeiros, a melhoria da produtividade nas operações, seja pela otimização de processos, pela implementação de novas tecnologias ou de equipamentos que proporcionam maior vazão ou movimentos por hora.

Esgotada a possibilidade de ampliação da capacidade pela utilização mais eficiente das instalações disponíveis, faz-se necessária a ampliação da infraestrutura, seja pela adaptação do canal de acesso e dos berços para um maior fluxo ou para o recebimento de navios de maior porte, ou, especialmente, através da ampliação do número de berços.

Cabe salientar que a necessidade de adequação dos portos e terminais para o recebimento de navios com maiores dimensões não diz respeito apenas à adequação da capacidade de movimentação, mas também à capacidade de atração de cargas, devido aos ganhos de escala e consequente redução dos custos do transporte para o embarcador. Logo, para a concretização da demanda prevista, é necessário não apenas que se amplie a capacidade de recebimento dos navios, mas que os portos se mantenham atrativos.

O PNLN demonstra que, atualmente, os navios que operam nos portos brasileiros atracam ou desatracam aliviados, dadas as restrições de infraestrutura nos portos brasileiros ou nos portos que com eles conformam o par de origem e destino. Assim, pode-se inferir que existe uma demanda reprimida para a expansão das dimensões dos navios que atracam aos portos brasileiros, que tende a se intensificar.

Cabe ressaltar, no entanto, que a expansão da capacidade de movimentação e das dimensões dos navios comportados nos portos não é suficiente para, na prática, atender à crescente demanda do comércio internacional e de cabotagem no Brasil. Para que os portos possam, de fato, desempenhar essas atividades fundamentais para a economia brasileira, é necessário que a evolução da capacidade de fluxo das cargas entre eles e suas hinterlândias acompanhe este crescimento.

Neste sentido, toma-se o exemplo dos grânéis sólidos vegetais, cujas projeções foram apresentadas na Figura 1, e revelam que, até 2060, será necessário dobrar a capacidade instalada em 2018 para que se possa escoar toda a demanda prevista. Da mesma forma que as instalações portuárias precisarão ser expandidas, e novas instalações precisarão ser implementadas, o que de fato já está parcialmente em curso, os corredores logísticos – em especial os corredores ferroviários e, na medida do possível, as hidrovias – precisarão ter sua capacidade expandida, de modo que possamos atender a esse crescimento de demanda, levando em consideração a sustentabilidade econômica e ambiental.

Ainda tratando-se dos grânéis sólidos vegetais, observa-se uma oportunidade de crescimento em todas as regiões do Brasil, e, embora os crescimentos mais pujantes previstos pelo MAPA (2020) sejam para as regiões Norte e Centro-Oeste, os grãos produzidos no Centro-Oeste são exportados por portos localizados em todas as regiões do Brasil. Sendo assim, é importante que haja um alinhamento entre o planejamento da expansão da capacidade portuária e da capacidade dos corredores ferroviários, que em muitos casos já se encontra próxima ao limite do Indicador de Saturação da Ferrovia (ISF) de 90%.

Não se deve, no entanto, ater-se apenas à expansão da malha ferroviária e terminais integradores na direção do Arco Norte e Santos, que certamente têm seu papel estratégico na logística brasileira, mas também ao Corredor Centro-Leste (portos do Espírito Santo e Rio de Janeiro), e aos corredores conectados aos portos do Nordeste e do Sul do país.

Embora a expansão da malha ferroviária brasileira seja necessária e haja indícios de que irá ser impulsionada de fato nos próximos anos, seja por ferrovias concedidas pelo governo ou autorizadas para a iniciativa privada, conforme já mencionado, deve-se considerar que esses empreendimentos demandam investimentos vultosos e um escrutínio minucioso acerca dos impactos ambientais, especialmente no que diz respeito à expansão em direção ao Arco Norte. Logo, é urgente que o planejamento da expansão ferroviária envolva também a ampliação da capacidade das malhas atuais, para que não acabemos com uma coleção de linhas ferroviárias e terminais subutilizados, na contramão da eficiência da utilização dos recursos e da sustentabilidade econômica e ambiental.



Autores **Carlos Frederico Alves**
(carlos@ecprojetos.com.br) é administrador e mestre em engenharia de transportes, consultor na EC Projetos na área de planejamento de transportes, com ênfase em estudos de mercado e análises de infraestrutura e capacidade portuária.

Tiago Buss (tiago@ecprojetos.com.br) é economista e diretor da EC Projetos, possui experiência na execução de projetos

de planejamento de transportes nos modais marítimo, ferroviário, rodoviário e aeroviário, tendo coordenado projetos de planejamento setorial em cooperação com o Minfra, como o PNLN e o PAN.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2021

VALE RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL POR PROPULSÃO A VENTO

Da Redação NAVEGAÇÃO 15 Novembro 2021



Projeto de velas rotativas, tecnologia que aumenta eficiência e reduz a emissão de carbono, é um dos ganhadores do Wind Propulsion Innovation Awards

O projeto da Vale para a criar o primeiro minereiro de grande porte do mundo equipado com sistema de velas rotativas (rotor sails) ganhou na quinta-feira (11) o Wind Propulsion Innovation Awards, premiação anunciada pela International Windship Association em Glasgow, na Escócia, durante evento paralelo à Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP26). A organização, que estimula globalmente o uso de propulsão a vento na navegação comercial, concedeu à Vale o prêmio na categoria destinada às empresas que fomentam a adoção deste tipo tecnologia por meio de protótipo ou uso comercial - desde maio, a frota de navios a serviço da empresa conta com um Guaibamax equipado com as velas rotativas.

No total, 84 nomeações foram submetidas a um painel formado por membros da indústria, academia, apoiadores da tecnologia de propulsão a vento e pessoas ligadas às áreas de energia e sustentabilidade. A Vale foi vencedora em uma das quatro categorias que são abertas à votação do público. Segundo os organizadores, foram reconhecidos projetos pioneiros, tecnologias inovadoras, pessoas e empresas que estão fazendo a diferença no avanço da propulsão a vento como uma opção eficiente de baixo carbono e sustentável para a frota comercial de navegação.

“Essa escuta ativa e engajamento com a sociedade é muito importante, e não só reconhece o nosso trabalho dos últimos anos, mas principalmente nos envia uma mensagem forte de como a agenda de mudanças climáticas e a transição para um mundo de baixo carbono é importante e como devemos ser parte da solução”, afirma o gerente de engenharia naval da Vale, Rodrigo Bermelho.

As velas rotativas são rotores cilíndricos, com quatro metros de diâmetro e 24 metros de altura — equivalente a um prédio de sete andares. Durante operação, os cinco rotores giram em diferentes velocidades, dependendo de condições ambientais e operacionais do navio, para criar uma diferença de pressão de forma a mover o navio para a frente, a partir de um fenômeno conhecido como efeito Magnus. Ainda em fase de testes, as velas rotativas podem oferecer um ganho de eficiência de até 8% e uma consequente redução de até 3,4 mil toneladas de CO2 equivalente por navio por ano. Caso o piloto mostre-se eficiente, estima-se que pelo menos 40% da frota esteja apta a usar a tecnologia, o que impactaria em uma redução de quase 1,5% das emissões anuais do transporte marítimo de minério de ferro da Vale.

Meta Carbono

O projeto de utilização das velas rotativas faz parte do Ecoshipping, programa criado pela área de navegação da Vale para atender ao desafio da empresa de reduzir suas emissões de carbono, em linha com o que vem sendo discutido no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO). No ano passado, a companhia anunciou um investimento de pelo menos US\$ 2 bilhões para reduzir em 33% suas emissões de escopos 1 e 2 até 2030. Anunciou ainda que irá reduzir em 15% as emissões de escopo 3 até 2035, relativas à cadeia de valor, das quais as emissões de navegação fazem parte, já que os navios não são próprios. As metas são alinhadas com a ambição do Acordo de Paris.

Em agosto deste ano, a Vale recebeu o primeiro navio Guaibamax com air lubrication instalado. A tecnologia cria um carpete de bolhas de ar na parte de baixo do navio, permitindo reduzir o atrito da água com o casco. Expectativas conservadoras apontam para uma redução de combustível em

torno de 5 a 8%, com potencial de redução de 4,4% das emissões anuais do transporte marítimo de minério de ferro da Vale.

Eficiência

Com a adoção de novas tecnologias e renovação de sua frota, a Vale tem investido fortemente para incorporar o estado da arte em termos de eficiência e de inovação ambiental na área de navegação. Desde 2018, a empresa opera com Valemaxes de segunda geração e, desde 2019, com os Guaibamaxes, com capacidades de 400 mil toneladas e 325 mil toneladas, respectivamente. Essas embarcações estão entre as mais eficientes do mundo e conseguem reduzir em até 41% as emissões de CO2 equivalente se comparadas com as de um navio capesize, de 180 mil toneladas, construído em 2011.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2021

ARTIGO - PRIVATIZAÇÃO 4.0 DO PORTO DE SANTOS E A REDUÇÃO DO CUSTO BRASIL

Por Luiz Carlos Barnabé de Almeida OPINIÃO 15 Novembro 2021



Nosso olhar para a desestatização do Porto de Santos tem que ser um olhar de privatização e de segurança jurídica, com regulamentação moderna e respeito aos contratos existentes. Durante décadas as empresas investiram na consolidação de um patrimônio que passaria a integrar os bens da União, e que agora passarão a pertencer a uma única empresa privada.

Temos que criar caminhos para buscar segurança jurídica para o capital, principalmente internacional, aportar no Brasil e investir no Porto de Santos. A privatização é importante para viabilizar investimentos, reduzir custos e permitir, definitivamente, a passagem do Brasil da categoria de subdesenvolvido para a de país desenvolvido.

É necessidade viabilizar um porto 100% privado e ágil, a fim de permitir que as empresas brasileiras produzam e participem da escala global de valor. Para ter sucesso, uma empresa não pode produzir apenas para o mercado interno e isso é possível com o aumento de produção com a participação no comércio exterior.

A privatização do Porto de Santos para ser efetiva deve considerar as profundas mudanças da Economia e do Direito 4.0, conceitos definidos para o momento em que o homem aumenta a sua capacidade de produção de bens e serviços mais que proporcional ao aumento da população, como define bem o artigo Economia 4.0 e Direito 4.0, de Almeida, Madi e Garcia (2020, Centro Mackenzie de Liberdade Econômica).

Esta Era do Conhecimento pode nos levar a mudanças do modelo de monopólio público para o privado. No Brasil, a boa regulação da competitividade é da competência do CADE. Quando não, muito além, da própria Justiça.

Além da livre concorrência, a privatização deve considerar inúmeras questões. Regras de Governança Corporativa, como private equity (equidade privada) são fundamentais para dirimir e disciplinar visões, práticas e processos. Uma formulação muito avançada e muito transparente deve ter esta equidade ou isonomia entre usuários como meta final.

Há de se considerar também que a privatização visa modernizar e gerar maior competitividade e produtividade para benefício coletivo. Ou seja, reduzir o propalado e execrado "custo Brasil", um peso sobre o setor portuário e sobretudo Santos. Significa considerar a redução de custos.

A repercussão nas tarifas é algo que se deve levar em conta, considerando investimento e recuperação do investimento. A injeção de recursos como para a construção de um túnel e o aprofundamento para 17 metros são exigências conhecidas.

Há de se considerar ainda riscos e seguro das operações, licenciamento ambiental e de operação, manutenção, controle e segurança. Como também, tratamentos distintos para cargas e passageiros, política de recursos humanos, relação com a comunidade, responsabilidade social, preservação do patrimônio histórico cultural e do Museu do Porto, bem como claras regras para o período de transição.

Luiz Carlos Barnabé de Almeida é vice-presidente da OEB (Ordem dos Economistas do Brasil) e CEO do Banco de Aplicativos - BKAPP Ltda.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2021

ARTIGO - QUANDO ESSE CAOS LOGÍSTICO VAI ACABAR???

Por Leandro Barreto OPINIÃO 15 Novembro 2021



Essa é de longe a pergunta que mais escutei ao longo dos meus 20 anos na navegação – e quisera eu poder cravar uma data! Ainda assim já há alguns “sinais de mercado” sugerindo que o pico da atual crise pode ter ficado para trás.

Isso porque olhando especificamente para o frete marítimo em contêiner, a evolução nas últimas semanas de alguns dos principais índices (SCFI, Drewry's World Composite Index, Xeneta) já aponta para um certo arrefecimento das tarifas spot, muito em linha com o habitual período pelo qual já estamos passando: “fim de temporada” de formação estoques para as festas de final de ano. Mercadorias despachadas em contêiner a partir de novembro já não chegam às prateleiras para o Natal, Black Friday, Thanksgiving e Inverno no hemisfério norte, sobretudo diante dos atuais atrasos.

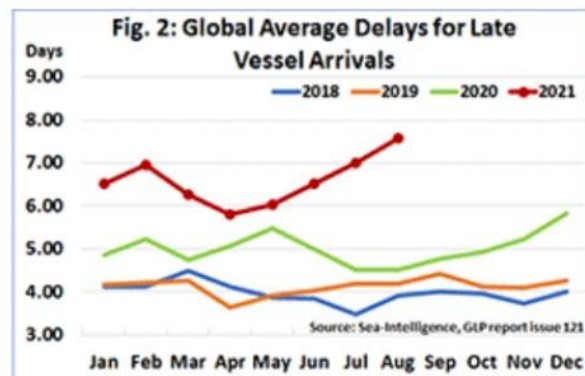
No entanto a evolução dos fretes spot é apenas o mais tangível dos EFEITOS desse “caos logístico” provocado pós crise da pandemia. Para entender suas reais CAUSAS, é necessário resgatar três fatores ESTRUTURAIIS já contratados antes da pandemia: restabelecimento do equilíbrio entre Oferta X Demanda, níveis racionais de encomendas de novos navios/contêineres e maior concentração do mercado.

Ou seja, quando a Covid-19 chegou, os armadores haviam acabado de superar o overcapacity que impactou negativamente os resultados do setor por mais de uma década (quem não se lembra dos fretes em 2015 a US\$ 50 !?) e somou-se a isso uma sequência tóxica de fatores CONJUNTURAIIS: enorme volatilidade da demanda, novos hábitos de consumo, estímulos fiscais, desarranjos nos estoques de contêineres vazios, contaminação/afastamento de trabalhadores portuários, escassez de caminhoneiros e, por fim, o colapso de importantes portos, que culminaram em: atrasos, cancelamentos de escalas, rolagens de carga, sobre-estadias, entre outros.

Esse recente arrefecimento dos índices globais de frete spot é, portanto, apenas um primeiro sinal de que a demanda está tradicionalmente arrefecendo e talvez haja espaço nesse próximo low season (que vai até abril/22 – exceto nas semanas que antecedem o feriado do Ano Novo Chinês) para “limpar” o gigantesco backlog das cadeias logísticas internacionais e, com isso, acabar com os congestionamentos de navios em alguns dos principais portos do mundo.

Logo, antes que se possa comemorar o fim desse “caos logísticos” ainda será necessário acompanhar bem de perto alguns outros “sinais de mercado”, tais como:

- Utilização dos navios: enquanto os navios estiverem rodando acima de 90% de utilização não haverá capacidade suficiente para “limpar” os backlogs mundo afora;
- Congestionamento nos principais portos mundo: enquanto houver navios aguardando atracação nos principais corredores, haverá redução no giro dos navios/contêineres e, conseqüentemente, queda na capacidade global de transporte. O fim dos congestionamentos, por si só, devolveria instantaneamente ao mercado cerca de 12,5% da capacidade mundial de transporte de contêiner, conforme levantamento da Sealntel;
- Integridade de schedule: enquanto houver atrasos dos navios, cancelamentos de escalas e rolagens de carga, significa que ainda há backlog em alguma parte do mundo. Os gráficos seguintes são do último levantamento global realizado pela Sealntel e demonstram o tamanho da deterioração dos serviços regulares no último ano (em breve a SOLVE passará a divulgar algo semelhante para serviços relacionados ao Brasil);



Figura

- Incremento de capacidade: apesar das grandes entregas de novos navios estarem programadas para 2023-24, a capacidade global deverá crescer 4,2% em 2022;
- Evolução da demanda: preocupa bastante a retomada de medidas restritivas em alguns países da Europa, assim como novos surtos da doença na China;
- Consumo das famílias e níveis de estoques do varejo: enquanto a demanda mundial seguir forte – em alguns casos over-turbinada por estímulos fiscais – a capacidade continuará abaixo da demanda;
- Acidentes, Incidentes e/ou rupturas: no último low season – no auge da pandemia – também houve uma redução dos fretes spot, do backlog e dos congestionamentos, contudo o fechamento por 6 dias do canal de Suez e, logo na sequência, os casos de covid nos portos chineses (Yantian e Ningbo) voltou a colapsar as cadeias logísticas internacionais. O “sistema” está trabalhando a “full capacity” e com tolerância zero a intercorrências;

Ainda assim vale ressaltar que os fretes de contrato, que têm tido atualmente a preferência nas negociações com armadores, seguem firmes e, inclusive, deverão sustentar novos bons resultados financeiros às empresas também no próximo ano.

Falando mais especificamente sobre a rota Ásia > Brasil, é possível, no entanto, que o novo serviço da HMM programado para o início de dezembro possa catalisar essa limpeza do backlog, inclusive com importante reflexo sobre o frete das importações brasileiras da China (a depender, claro, da resiliência da demanda nacional).

Em outras palavras, a resposta para a pergunta inicial passa necessariamente por uma análise pragmática tanto das relações de CAUSA x EFEITO quanto por uma correta interpretação dos sinais ESTRUTURAIS x CONJUNTURAIS emitidos pelo mercado.



E, tal qual a pandemia vem nos ensinando, será preciso conviver com sinais trocados, dúbios, rumores, blefes e até fake news.

Leandro Barreto *Leandro Carelli Barreto é sócio da Solve Shipping Intelligence*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/11/2021

SHELL PROPÕE MUDANÇA PARA O REINO UNIDO E MUDANÇA DE NOME

Da Redação NOTÍCIAS 15 Novembro 2021

A petroleira anglo-holandesa Shell está buscando a aprovação dos acionistas para estabelecer uma única capital e mudar sua residência fiscal e seus principais executivos da Holanda para o Reino Unido — e retirar a Royal Dutch de seu nome.

De acordo com a proposta anunciada segunda-feira (14), a Shell pretende mudar sua estrutura acionária para estabelecer uma única linha de ações, que é considerada mais simples para os investidores entenderem e avaliarem, e também alinhar sua residência fiscal com seu país de constituição no Reino Unido.

Se aprovado na próxima assembleia geral em Rotterdam em 10 de dezembro, o plano levará a Shell a mudar sua sede para Londres. Seguindo a 'simplificação' de sua estrutura acionária, a empresa manterá suas listagens de ações em Amsterdã, Londres e Nova York. "A complexa estrutura acionária atual está sujeita a restrições e pode não ser sustentável no longo prazo", disse a empresa em um comunicado.

A mudança ocorre menos de um mês depois que o grupo de investidores ativistas Third Point exigiu que a Shell separasse em nova empresa as atividades de energia renovável e gás natural liquefeito (GNL). As atividades da Shell na Holanda estão sob pressão este ano, com o tribunal de Haia ordenando que a empresa reduza significativamente suas emissões de carbono e o fundo de pensão holandês ABP retirando todos os combustíveis fósseis de seu portfólio, o que inclui a Shell.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/11/2021

EVERGREEN ENCOMENDA DOIS NOVOS NAVIOS MEGAMAX DE 23.888 TEUS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 15 Novembro 2021



A Evergreen decidiu aumentar suas encomendas de porta-contêineres megamax para o estaleiro chinês CSSC, de seis para oito unidades. A companhia de navegação fez o pedido de dois navios adicionais de 23.888 TEUs por meio de sua subsidiária Evergreen Marine (Ásia), com sede em Cingapura, informou a Alphaliner.

As duas novas embarcações, a serem construídas no estaleiro CSSC Jiangnan, devem ser entregues no final de 2024 e início de 2025. Por outro lado, de acordo com uma comunicação da bolsa de valores, a Evergreen pagará entre US\$ 140 milhões e US\$ 160 milhões para cada um dos dois navios.

Os oito novos navios Evergreen da CSSC serão movidos de forma convencional e equipados com lavadores de gases de exaustão. Em comunicado, a Evergreen disse que também transferiu a propriedade de duas embarcações de 23.888 TEUs a serem construídas em Jiangnan para sua subsidiária em Cingapura.

Além das oito unidades, a empresa de navegação contará também com seis navios de 23.992 TEUs do estaleiro sul-coreano Samsung. Os três primeiros, denominados "EVER ACE", "EVER ACT" e "EVER AIM", foram entregues em julho, setembro e outubro, respectivamente. As outras três embarcações entrarão na frota até maio de 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/11/2021

PORTO DE SANTOS REGISTRA LUCRO RECORDE PARA O 3º TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Novembro 2021



Resultado de R\$ 98,3 milhões supera em 9,2% desempenho verificado no mesmo período de 2020

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, encerrou o terceiro trimestre com lucro líquido de R\$ 98,3 milhões, a melhor marca para o período e um crescimento de 9,2% na mesma base de comparação com 2020. Segundo a empresa, o bom desempenho foi alcançado principalmente pela estrutura mais eficiente de custos e

despesas.

“Seguimos focados na implementação de uma cultura de austeridade, promovendo contínuos ganhos de eficiência e racionalização de recursos públicos, perseguindo constantemente a redução de gastos sem abrir mão da qualidade na prestação dos serviços”, afirma o diretor de Administração e Finanças da SPA, Marcus Mingoni.

O destaque positivo no fluxo de cargas foram os contêineres, que registraram alta de 21,9% sobre o terceiro trimestre de 2020. De janeiro a setembro, foram movimentados 3,6 milhões de TEUs, novo recorde para o período.

Apesar do bom desempenho na movimentação de contêineres, a receita líquida total do terceiro trimestre apresentou queda de 19,2%. Segundo a SPA, no terceiro trimestre de 2020 a empresa registrou receita extraordinária de R\$ 58,5 milhões. A quebra na safra de milho e açúcar também contribuiu para o resultado.

As despesas gerais e administrativas recorrentes tiveram queda, ao sair de R\$ 33,9 milhões no terceiro trimestre do exercício anterior para R\$ 28,1 milhões no terceiro trimestre de 2021, fruto das diversas ações deflagradas pela atual gestão desde 2019.

A SPA destaca que mesmo com receitas menores, as medidas de austeridade e racionalização de gastos viabilizaram ganhos nos indicadores de rentabilidade e geração de caixa. O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização ajustado por eventos extraordinários apresentou incremento de 3,7%, alcançando R\$ 170 milhões no terceiro trimestre. A margem Ebitda ajustada foi de 60,9%, avanço de 3,7 pontos percentuais no período.

O bom desempenho permitiu que a SPA encerrasse o trimestre com uma posição de caixa bruto de R\$ 1,2 bilhão, avanço de 74,4% na comparação com a posição final de caixa do terceiro trimestre de 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/11/2021



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 178/2021
Página 62 de 62
Data: 16/11/2021
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