

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 195/2021
Data: 16/12/2021

ÍNDICE

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

| | |
|--|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| BR DO MAR É APROVADO PELA CÂMARA DOS DEPUTADOS E SEGUE À SANÇÃO DO PRESIDENTE BOLSONARO | 4 |
| NAVIO MSC SPLENDIDA PARTE DO PORTO DE SANTOS NESTA QUINTA-FEIRA | 5 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 6 |
| ANTAQ PRORROGA PRAZO DE CONTRIBUIÇÃO PARA LICITAÇÃO DE ÁREA NO PORTO DE SANTOS..... | 6 |
| ANTAQ DIVULGA RELAÇÃO DE EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO QUE TIVERAM ESQUEMAS OPERACIONAIS ALTERADOS PARA O NATAL E ANO NOVO | 6 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 7 |
| SOPESP FAZ 28 ANOS: RÉGIS PRUNZEL FALA EM SUCESSO E PLANEJAMENTO PARA PRÓXIMOS CINCO ANOS | 7 |
| BRASIL E TAILÂNDIA QUEREM AMPLIAR COMÉRCIO PELO PORTO DE PARANAGUÁ | 10 |
| EQUADOR QUE PRODUZ CERCA DE 490.000 BARRIS DE PETRÓLEO BRUTO POR DIA, DECLARA ‘FORÇA MAIOR’ E SUSPENDE BOMBEAMENTO EM OLEODUTOS POR RISCO DE ROMPIMENTO EM RIO DA REGIÃO AMAZÔNICA | 10 |
| PORTO DO ITAQUI INAUGURA CENTRO DE CONTROLE E COMUNICAÇÃO..... | 11 |
| CORREIO BRAZILIENSE - BR | 12 |
| "DEIXAMOS ALGUMAS BATALHAS PELO CAMINHO", ADMITE MINISTRO PAULO GUEDES | 12 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF | 14 |
| GOVERNO FEDERAL RENOVA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM NO AEROPORTO DE BELÉM..... | 14 |
| TARCÍSIO: AMPLIAÇÃO DE FERROVIAS NA MATRIZ DE TRANSPORTES DARÁ VANTAGEM COMPETITIVA AO BRASIL | 15 |
| APROVADO PELO CONGRESSO NACIONAL, BR DO MAR SEGUE PARA SANÇÃO PRESIDENCIAL | 16 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 16 |
| BNDES VENDE CERCA DE 12% DE SUA FATIA NA JBS E OBTÉM R\$2,6 BI, DIZEM FONTES | 16 |
| PETROBRAS APROVA MODELO PARA VENDA DE ATÉ 100% NAS AÇÕES DA BRASKEM EM FOLLOW-ON..... | 16 |
| CÂMARA INICIA ORDEM DO DIA E PODE VOTAR PROJETO DO REFIS | 17 |
| BRASIL CAMINHA PARA RECORDES DE PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE CARNE SUÍNA E AVES EM 2021 | 17 |
| MONEYTIMES | 19 |
| LEILÃO DE TRANSMISSÃO DEVE TER FORTE COMPETIÇÃO, MAS CUSTOS PODEM REDUZIR DESÁGIOS | 19 |
| LIRA AFIRMA QUE HÁ DEMANDA DE DEPUTADOS PARA VOTAR PROJETO DO NOVO REFIS..... | 20 |
| ESTADO DE MINAS - MG | 21 |
| STF: MAIORIA DECIDE QUE ALÍQUOTA MENOR DE ICMS DE ENERGIA E TELECOM VALE EM 2024 | 21 |
| ÉPOCA NEGÓCIOS | 21 |
| GOVERNO INCLUI PORTO DE SÃO SEBASTIÃO EM PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO | 21 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 22 |
| EÓLICA OFFSHORE: CONSULTORIA DO SENADO VÊ RISCO DE JUDICIALIZAÇÃO EM DECRETO..... | 22 |
| REFINARIA DE MATARIPE, DA ACELEN, NÃO VAI REDUZIR O PREÇO DA GASOLINA | 23 |
| PETROBRAS APROVA VENDA DE PARTICIPAÇÃO NA BRASKEM VIA OFERTA PÚBLICA DE AÇÕES | 26 |
| GRAN PETRO CONSEGUE ACESSO À GUARULHOS APÓS OITO ANOS DE DISPUTA JUDICIAL | 27 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 28 |
| CÂMARA APROVA PROJETO QUE VAI PERMITIR RENEGOCIAÇÃO DE R\$ 50 BILHÕES EM DÍVIDAS DE PEQUENAS EMPRESAS..... | 28 |
| CONSELHO DA PETROBRAS APROVA VENDA DA BRASKEM..... | 29 |
| DONA DA MARINA DA GLÓRIA FAZ PARCERIA COM DREAM FACTORY PARA AMPLIAR OPÇÕES DE EVENTOS AO AR LIVRE NO PÓS-PANDEMIA..... | 30 |
| CONGRESSO PROMULGA PEC DOS PRECATÓRIOS E PERMITE AO GOVERNO GASTAR MAIS R\$ 106 BI EM 2022 | 31 |
| MESMO COM ADIAMENTO DE ANÁLISE NO TCU, GOVERNO DIZ ESPERAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022..... | 33 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 34 |
| CONGRESSO PROMULGA ALTERAÇÕES NA PEC DOS PRECATÓRIOS, COM ESPAÇO DE R\$ 106,1 BI NO ORÇAMENTO DE 2022 .. | 34 |
| FMI FECHARÁ ESCRITÓRIO NO BRASIL POR PRESSÃO DO GOVERNO EM MEIO A CRÍTICAS DE GUEDES..... | 35 |
| SENADO DÁ AVAL PARA CONTRATAÇÃO OBRIGATÓRIA DE TÉRMICAS A CARVÃO ATÉ 2040; TEXTO VAI À SANÇÃO | 36 |
| CONGRESSO ARTICULA PARA AMPLIAR CRITÉRIO DE RENDA PARA ENQUADRAMENTO DE MEIS E SIMPLES | 38 |
| BC REDUZ PROJEÇÃO DO PIB DE 2022 PARA 1%; ECONOMIA DEVE CRESCER 4,4% NESTE ANO | 39 |



| | |
|--|-----------|
| CIDADES BRASILEIRAS PRECISAM SE PREPARAR PARA A CONVIVÊNCIA ENTRE MODAIS E MICROMODAIS | 41 |
| CHEFE DA ALIEXPRESS NO BRASIL QUER ARTICULAÇÃO DA ÁREA POR INFRAESTRUTURA | 42 |
| VALOR ECONÔMICO (SP)..... | 43 |
| ANP REALIZA ÚLTIMO LEILÃO CONVENCIONAL DE PETRÓLEO | 43 |
| MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA E SOBE 4,6% EM QINGDAO, PARA US\$ 116,06 A TONELADA | 45 |
| NA RETA FINAL, GOVERNO PREVÊ 146 CONCESSÕES E R\$ 377 BI EM APORTES | 45 |
| GRUPOSJÁ PRESENTES NO PAÍS DEVEM DOMINAR DISPUTAS | 48 |
| DEPUTADOS APROVAM BR DO MAR | 49 |
| GOVERNO PREVÊ 146 LEILÕES E R\$ 377 BI EM APORTES EM 2022 | 50 |
| TRIBUNA DO NORTE - RN | 51 |
| BR DO MAR VAI À SANÇÃO E DEVE ESTIMULAR A NAVEGAÇÃO | 51 |
| BC PROJETA DÉFICIT DE US\$ 30 BILHÕES PARA CONTAS EXTERNAS EM 2021 | 52 |
| AGÊNCIA BRASIL - DF | 54 |
| CONGRESSO FAZ SESSÃO NESTA SEXTA PARA ANALISAR VETOS PRESIDENCIAIS | 54 |
| SENADO NOTÍCIAS - DF | 55 |
| SENADO APROVA TRIBUTAÇÃO MENOR PARA CAMINHONEIROS MEI | 55 |
| MARCO LEGAL DOS MICRO E MINIGERADORES DE ENERGIA VOLTA À CÂMARA | 56 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS | 59 |
| REGULAMENTAÇÃO E EFICÁCIA GERAM INCERTEZAS PARA SEQUÊNCIA DO BR DO MAR | 59 |
| MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR FERROVIA CHEGA A 20% NOS PORTOS PARANAENSES | 61 |
| PORTO DO RIO DE JANEIRO INICIA TEMPORADA DE CRUZEIROS | 61 |
| PETROBRAS CONFIRMA 15 NOVAS PLATAFORMAS ATÉ 2026 EM REUNIÃO DO CONSELHO DE PETRÓLEO E GÁS DA FIRJAN..... | 62 |
| AVEVA E RADIX ANUNCIAM PARCERIA PARA ÁREA DE PETRÓLEO OFFSHORE | 63 |
| ALÍQUOTA DO AFRMM PARA GRANÉIS LÍQUIDOS SEGUIRÁ EM 40% PARA NORTE E NORDESTE | 63 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA | 64 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS | 64 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

BR DO MAR É APROVADO PELA CÂMARA DOS DEPUTADOS E SEGUE À SANÇÃO DO PRESIDENTE BOLSONARO

Com isso, Reporto será prorrogado até 2023, como articulava a comunidade portuária



Segundo estimativas, o impacto orçamentário do Reporto é insignificante perto dos benefícios do regime Foto: Carlos Nogueira/AT

A Câmara dos Deputados aprovou, nesta quarta-feira (15), a proposta do Governo Federal de incentivo à navegação na costa brasileira, chamado de BR do Mar. Agora, o texto vai à sanção do presidente Jair Bolsonaro (PL). O Plenário rejeitou todos os destaques apresentados pelos partidos ao texto, acompanhando o parecer do relator, deputado Sargento Gurgel (PSL-

RJ) e garantiu a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) até 2023.

Entre as sugestões de alteração do texto-base rejeitadas pelos deputados, estava a proposta de reduzir de dois terços para um terço a exigência de trabalhadores brasileiros em embarcações afretadas a tempo. Outra emenda procurava estender para 2027 o prazo para liberalização total do afretamento de navios a casco nu.

Apresentado ao Congresso pelo Ministério da Infraestrutura em agosto do ano passado, o BR do Mar tem como um dos pilares a flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas na cabotagem. Com isso, visa flexibilizar essas regras para aumentar a oferta de navios e, portanto, a concorrência, baixando os custos desse tipo de navegação.

O BR do Mar prevê que as empresas poderão, depois de um prazo de transição, alugar embarcações a casco nu (alterando a bandeira estrangeira do navio para brasileira) sem ter navios nacionais próprios. Esse cenário de liberação total, no entanto, vai acontecer somente após quatro anos da sanção da lei.

Em relação ao aluguel de navios a tempo - quando a bandeira estrangeira é mantida, reduzindo os custos -, a proposta prevê mais hipóteses em relação às normas atuais. No entanto, para acessar esses novos formatos, só será possível afretar navios que sejam de subsidiária estrangeira pertencente a uma empresa brasileira de navegação. Para o Governo, isso dá mais segurança de que haverá frota disponível para a cabotagem no Brasil.

Hoje, o afretamento nessa modalidade é bastante restrito. A lei atual define que uma das hipóteses é que não exista ou não se tenha à disposição uma embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte pretendido - isso é verificado na chamada "circularização", uma espécie de consulta ao mercado. Pelo BR do Mar, nesses casos, a regulamentação do afretamento não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas.

A Câmara já havia analisado a matéria em dezembro de 2020, mas precisou votar o texto novamente em razão das alterações promovidas pelo Senado. Em seu novo relatório, o deputado Gurgel manteve algumas das modificações feitas pelos senadores, mas excluiu outras, como a que jogava a liberalização do afretamento a casco nu apenas para 2027.

Reporto Após a mobilização de entidades do setor portuário, o relator manteve no texto a retomada do regime tributário especial para o setor portuário, o Reporto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/12/2021

NAVIO MSC SPLENDIDA PARTE DO PORTO DE SANTOS NESTA QUINTA-FEIRA

Cruzeiro segue até Balneário Camboriú (SC), com retorno a Santos revisto para domingo (19)

Por: Marcela Morone



Com 333 metros de comprimento, Splendida é terceiro navio da MSC Cruzeiros para a temporada de 2021/2022
Foto: Divulgação

O MSC Splendida, terceiro navio da MSC Cruzeiros para a temporada de 2021/2022, parte para a sua primeira viagem nesta quinta-feira (16). Às 20 horas, a embarcação segue viagem até Balneário Camboriú (SC), com retorno a Santos previsto para o próximo domingo.

Construído em 2008, o MSC Splendida foi renovado em 2017. A embarcação comporta até 3,9 mil passageiros, com uma tripulação de 1,3 mil colaboradores.

No entanto, devido às normas da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) para conter a pandemia de covid-19, apenas 75% de sua capacidade será utilizada pelos turistas. O restante deverá ficar reservado para possíveis quarentenas a bordo.

Com 333 metros de comprimento, a embarcação conta com uma infraestrutura sofisticada, com seis restaurantes, dentre eles um especializado em gastronomia oriental. Há 18 bares e lounges a bordo, além de lojas, simulador de Fórmula 1, quatro piscinas, parque aquático, kids clubs e outros recursos. O MSC Splendida também fará cruzeiros de sete noites, que passam por Porto Belo (SC), Ilhabela (SP) e Cabo Frio (RJ). A próxima escala do navio no Porto de Santos está agendada para 26 de dezembro.

Temporada

A temporada de cruzeiros começou em 5 de novembro. Até abril do ano que vem, seis navios farão escalas no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais. São esperados 237 mil passageiros, que devem movimentar mais de R\$ 132 milhões na economia da região.

Além do Splendida, passarão pelo Porto de Santos o MSC Seaside, o MSC Preziosa e o MSC Sinfonia, em trânsito. Também farão escalas o Costa Fascinosa e o Costa Diadema.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/12/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PRORROGA PRAZO DE CONTRIBUIÇÃO PARA LICITAÇÃO DE ÁREA NO PORTO DE SANTOS

Os interessados em contribuir têm até o dia 16 de janeiro para enviar suas sugestões

A ANTAQ prorrogou para 16 de janeiro o prazo para o recebimento de contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos à licitação de área no Porto de Santos (SP). A prorrogação saiu no Diário Oficial da União (clique aqui) desta quinta-feira (16). A área, denominada STS53, se destinará à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

Os interessados em contribuir devem acessar gov.br/antaq. Em seguida, clicar no box “Participação Social” e procurar a Audiência Pública nº 18/2021.

Ou clique aqui para ir direto.

<https://www.gov.br/antaq/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@antaq.gov.br

Data: 16/12/2021

ANTAQ DIVULGA RELAÇÃO DE EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO QUE TIVERAM ESQUEMAS OPERACIONAIS ALTERADOS PARA O NATAL E ANO NOVO

Medida visa promover um transporte eficiente e seguro para os usuários na Região Norte do país neste período de aumento da demanda



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ divulgou hoje (15) a relação das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) que prestam serviços na navegação interior de transporte de passageiros e misto (cargas e passageiros) na Região Norte do país, e que tiveram seus esquemas operacionais alterados para atender ao aumento da demanda nos períodos que antecedem às comemorações do Natal e do Ano Novo.

A medida tem por finalidade ajustar a demanda à oferta de embarcações das empresas autorizadas pela Agência, garantindo ao usuário mais opções para deslocamentos entre os municípios da Região.

Conforme o regramento da ANTAQ, as EBNs deverão informar antecipadamente aos usuários as modificações realizadas nos pontos de vendas de passagens e de atracação, inclusive nos pontos intermediários das linhas autorizadas. Em caso de descumprimento dos esquemas operacionais, os usuários poderão comunicar a ocorrência à Ouvidoria da Agência, nos canais disponíveis no portal da ANTAQ na internet, por telefone ou WhatsApp.

Confira abaixo a lista das EBNs que tiveram seus requerimentos de alteração do esquema operacional autorizados pela ANTAQ:

| ID | Empresa | Embarcação | Linha |
|----|--|--|---------------------------------|
| 1 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELOA TRANSPORTE EIRELI | SEMEADOR PINHEIRO II | Santarém/PA – Manaus/AM |
| 2 | FERRY BOAT TRANSPORTE POR NAVEGAÇÃO LTDA | SAN MARINO II | Belém/PA - Manaus/AM |
| 3 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ERLON ROCHA TRANSPORTES LTDA | L/M ANNA KAROLINE IV | Santarém/PA – Manaus/AM |
| 4 | Araújo Navegação Ltda | Vitória Régia | Manaus/AM - Tabatinga/AM |
| 5 | NAVEGAÇÃO OLIVEIRA LTDA. | ANA MARQUES | Belém/PA - Santana/AP |
| 6 | M. DO D. DE LIMA AZEVEDO | F/B NHAMUNDAENSE | Manaus/AM - Faro/Terra Santa/PA |
| 7 | S. PAULINO PINTO | MISSONE | Santarém/PA - Santana/AP |
| 8 | R.R. Amaral de Paiva Navegação e Empresa de Navegação Paiva Leão | OBIDENSE II e OBIDENSE III | Manaus/AM - Óbidos/PA |
| 9 | Empresa de Navegação Sousa Ltda | GOLFINHO DO MAR II | Manaus/AM - Santarém/PA |
| 10 | EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTOS OLIVEIRA LTDA | GOLFINHO DO NORTE | Manaus/AM - Monte Alegre/PA |
| 11 | M DE SOUSA EIRELI - ME | EXPRESSO KEDSON ARAÚJO II e EXPRESSO KEDSON ARAÚJO III | Manaus/AM - Santarém/PA |
| 12 | Empresa de Navegação A R Transporte Ltda | AMAZON STAR e RONDÔNIA | Belém/PA a Manaus/PA |
| 13 | A. AMARAL DE PAIVA NAVEGAÇÃO | COMTE PAIVA V | Manaus/AM a Alenquer/PA |
| 14 | Empresa de Navegação Erlon Rocha Transportes Ltda | ANNA KAROLINE II | Santarém/PA a Manaus/AM |

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: 16/12/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPESP FAZ 28 ANOS: RÉGIS PRUNZEL FALA EM SUCESSO E PLANEJAMENTO PARA PRÓXIMOS CINCO ANOS

Informação: Santa Portal - Porto & Negócios (16 de dezembro de 2021)



Foto por: Divulgação

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) completa, neste mês, 28 anos de existência, marcados por forte atuação de cuidado, geração de diálogos entre associados e representantes da atividade portuária no estado de São Paulo. O presidente do Sopesp, Régis Prunzel, 48, garante que a idade marca o sucesso da entidade.

Em entrevista ao Santa Portal, Prunzel afirma que a história de sucesso do Sopesp vem de muito trabalho e esforços para que a entidade resista, proporcionando emprego e condições para a navegação, garantindo o bom funcionamento dos portos da região.

Durante a pandemia, os desafios foram muitos, mas Régis afirma que com o planejamento realizado para os próximos cinco anos já em andamento, a tendência é de crescimento, especialmente em 2022.

Régis Prunzel é presidente do Sopesp desde 2019, quando o cargo estava em vacância. Neste ano, ele foi reeleito para cumprir o mandato até o exercício de 2023. Ele também é diretor de operações portuárias e relações institucionais dos terminais TEG, TEAG e TES.

Confira a entrevista com Régis Prunzel, presidente do Sopesp:

Santa Portal – O que significam esses 28 anos de existência do Sopesp para você? Qual a importância do Sindicato para a Baixada Santista, em todo esse tempo de atuação?



Régis Prunzel – Nós temos 37 associados hoje no Sopesp. Lá no passado, quando começou há 28 anos atrás, tínhamos um número um pouquinho maior de associados, mas ao longo dos anos eles foram mudando, as empresas deixaram de trabalhar aqui na Baixada, outras mudaram para outros lugares, e assim por diante.

E o que representam esses últimos vinte e oito anos? Da mesma forma que a movimentação de mercadorias aumentou nos portos da Baixada ou seja se você pegar o que os portos aqui de Santos, Guarujá, Cubatão e São Sebastião faziam há 28 anos, nós podemos falar que hoje nós estamos fazendo mais do que 100% além. Então, essa evolução na movimentação ela só é possível quando você tem o investidor, que é o operador portuário, fazendo investimentos para que você tenha terminais cada vez com maior velocidade movimentando cargas de uma forma mais rápida, você tem pessoas mais preparadas para fazer essa movimentação. Então a história do Sopesp nesses últimos 28 anos eu poderia falar para você que ela é uma história de sucesso, é uma história de muito diálogo com todos os atores envolvidos nas operações portuárias desde o próprio operador, as autoridades que o condomínio portuário, ele tem vários atores que a gente chama de atores intervenientes. Você tem Polícia Federal, Receita Federal, Ministério da Agricultura, Anvisa, você tem a própria autoridade portuária que hoje é o nome SPA, a antiga Codesp, você tem Antaq, que é a agência reguladora, você tem o município de Santos, município do Guarujá, município de São Sebastião. Quer dizer, você tem vários intervenientes que fazem com que a atividade portuária seja executada. Então esses 28 anos foram de muito diálogo, de muitos avanços não só do Sopesp, mas de toda a comunidade portuária fazendo com que a gente hoje consiga movimentar volumes de carga maiores. Mesmo passando por um momento que a gente está passando, que o mundo está passando, que é a questão da pandemia do covid-19.

Mas para resumir, é uma história de muito sucesso. É por isso que os portos da Baixada, hoje, o Porto de Santos que eu chamo de portos da Baixada porque não é só Santos, tem Guarujá, tem Cubatão, tem tem São Sebastião também. Então porque esse complexo portuário consegue movimentar isso porque ele tem um ator que é o Sopesp, que conecta os demais atores fazendo com que a gente possa movimentar cada vez mais cargas aí, gerar emprego, renda e tudo mais para as comunidades que a gente está inserido.

Santa Portal – A crise econômica causada pela pandemia teve qual efeito sobre os planos do Sopesp?

Régis Prunzel – A gente começou 2020 pensando e desenhando um planejamento estratégico do Sopesp. Que era 'o que que nós vamos fazer nos próximos três, quatro, cinco anos com a entidade?' Então nós nos reunimos com o nosso conselho e discutimos um planejamento estratégico. Régis Prunzel –

Trouxemos uma empresa para nos ajudar a desenvolver, a desenhar e no meio do caminho fomos colhidos pela covid e pelos seus reflexos que a gente tem uma crise econômica não só no Brasil, na Baixada, mas também no mundo todo. Então a gente esperou um pouco para implementar nosso planejamento estratégico. Ficamos o 2020 com o nosso planejamento estratégico congelado e focamos em manter a segurança e a saúde de todos nas atividades portuárias, ou seja, todas as ações que a gente tomou foram ações para garantir que trabalhadores, as outras intervenientes que vão aos portos trabalhar na faixa do cais ou na parte de terra ou a bordo das embarcações, que estivessem com a sua saúde, a sua segurança garantida. É óbvio que o mundo todo estava aprendendo como lidar com isso em 2020. Como é que a gente faz isso numa atividade que, preponderantemente, precisa de mão de obra? Então nós tivemos que nos organizar, tivemos que usar muito da união e do bom diálogo para que todo mundo entendesse o que precisava ser feito.

Não parar a atividade portuária fez com que a geração de empregos se mantivesse ao longo de 2021, nós não reduzimos trabalhadores, nós não reduzimos demanda por mão de obra, muito



pelo contrário, nós mantivemos a nossa atividade funcionando. E isso permitiu que os municípios também pudessem continuar arrecadando o imposto sobre serviços, que é o que a atividade portuária paga. Então hoje a atividade portuária dos nossos associados é responsável por 65% da arrecadação dos municípios da Baixada.

Então a atividade econômica de não parar o porto, além de gerar emprego, manter os trabalhadores empregados, engajados e tendo demanda pelo trabalho deles, a gente também contribuiu para que os municípios pudessem continuar sua arrecadação e com base nisso fazer frente aos efeitos da covid. Saúde, educação, alimentação para quem precisa e tudo mais.

Santa Portal – Então o planejamento feito pelo Sopesp acabou sendo afetado pela pandemia?

Régis Prunzel – Foi afetado. A gente deixou ele congelado por um ano. A gente começou a implementar ele de fato agora em 2021. Era para ter começado em 2020, mas como a gente focou, no início da pandemia, em cuidar da saúde, da segurança das pessoas e dos processos, a gente adiou ele para esse ano. Nosso plano é de cinco anos, só que ele é um plano vivo. Todo ano a gente tem alguma mudança, então o planejamento estratégico é um guia para chegar onde nós queremos.

Santa Portal – Como está o andamento do planejamento estratégico para os próximos cinco anos? Quais são os próximos passos?

Régis Prunzel – O Primeiro passo foi uma adequação do nosso grupo de colaboradores lá no Sopesp, a profissionalização, da nossa estrutura física. Acompanhar um pouco mais de perto a questão da perspectiva de aumento de volumes de cargas para os próximos anos. Então a gente tem recentemente o plano nacional de logística, a autoridade portuária elaborou seu plano estratégico, que é o PDZPO, onde ela projeta um aumento de cargas agora, e se olhar para 2020, que nós fizemos 140 milhões toneladas, ele projeta nos próximos 20 anos um aumento de quase 65%. Então de 140 milhões de toneladas vai para 240 milhões de toneladas em vinte anos. E como é que a gente prepara a estrutura do porto? Como é que a gente prepara as empresas? É uma coisa que tem que ser preparada simultaneamente com novas tecnologias, a questão de ter uma um calado e uma profundidade no nosso canal um pouco mais favorável, questões ambientais, questões de sustentabilidade, geração de emprego e renda. Tudo isso faz parte desse nosso plano.

Santa Portal – Como o Sopesp encerra este ano de 2021?

Régis Prunzel – O ano de 2021 foi um ano em que a gente teve grandes conquistas. Nós estivemos juntos na questão da vacina junto com as prefeituras de Santos, Guarujá e Cubatão, São Sebastião. Conseguimos idealizar a vacina para o trabalhador portuário, seja ele vinculado, seja ele avulso. Então isso foi um grande feito e a gente tem uma gratidão muito grande às prefeituras e às equipes, que deram um show. Nós como Sopesp ajudamos a organizar, mas se não tivesse a abertura das prefeituras, das secretarias de saúde, da secretaria de vigilância epidemiológica, a gente não teria avançado.

A gente está avançando também com relação a atender as demandas de novas cargas para os portos, a adequação, nós temos associados que estão fazendo grandes investimentos, que estão preparando seus terminais para receber mais cargas, e obviamente isso tem um reflexo direto na economia local. Então tudo isso é muito positivo. Nós, como principal porto do Brasil, estamos prontos, seguindo os protocolos, cuidando das pessoas, cuidando da saúde das pessoas, cuidando da segurança e manter uma atividade portuária de pé, esse é o primeiro ponto. Segundo, estamos dando passos importantes na adequação dos nossos terminais, dos nossos associados para originar mais cargas aqui para os portos da Baixada. Então o saldo de 2021 é positivo e a gente já espera colher bons números já a partir do ano que vem.

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

Data: 16/12/2021

BRASIL E TAILÂNDIA QUEREM AMPLIAR COMÉRCIO PELO PORTO DE PARANAGUÁ

Informação: Informativo dos portos (15 de dezembro de 2021)



A Diretoria de Desenvolvimento Empresarial da Portos do Paraná recebeu na manhã desta terça-feira (14) o presidente da Câmara de Comércio Brasil-Tailândia (BTCC), Marcelo Souza, e a diretora executiva da entidade, Cláudia Lipert. O objetivo do encontro foi apresentar as inúmeras atividades que envolvem a Câmara de Comércio Brasil-Tailândia com os portos paranaenses.

Segundo o diretor André Pioli, a reunião deve gerar bons frutos. “O comércio entre Brasil e Tailândia envolve massivamente a soja.

Atualmente, o Brasil exporta para a Tailândia US\$ 1,8 bilhão por ano, a maior parte pelo Porto de Paranaguá. Nossa diretoria vem trabalhando para aumentar esse número, o potencial do mercado asiático é gigantesco”, afirmou.

A comitiva também visitou o cais onde observou atracado o navio Mookda Naree, de bandeira tailandesa, vindo da Argélia, carregado de ureia. “O Porto de Paranaguá já era conhecido por nós por ser extremamente eficiente e um orgulho para o Brasil. Como muita mercadoria sai daqui rumo à Tailândia, tínhamos o interesse de vir para conhecer e estreitar os laços do Porto de Paranaguá com o Porto de Laemchabang, em Bangcoc, capital da Tailândia”, explicou Souza.

Para ele, a eficiência dos portos paranaenses chama a atenção. “É um porto relativamente pequeno, avaliando a dimensão, mas com uma capacidade de exportação, uma tonelage enviada, impressionante. O Porto de Paranaguá orgulha muito os brasileiros no Exterior”, disse Souza.

Entre as conversas, a tônica esteve nos novos investimentos planejados pelo Governo do Estado, como o Corredor de Exportação. “É o porto que alimenta o mundo, se os investimentos vão triplicar a capacidade de embarque, então vai triplicar a capacidade de alimentar o mundo”, resumiu o presidente da Câmara de Comércio Brasil-Tailândia.

NÚMEROS – De janeiro a novembro, neste ano, cerca de US\$ 252,1 milhões foram gerados de produtos exportados para a Tailândia pelos portos paranaenses. No total, foram quase 547.390 toneladas embarcadas para o país asiático, principalmente soja em grão, farelo e celulose.

Foram importados da Tailândia, pelos portos do Paraná, em 2021, cerca de US\$ 71 milhões, ou 20.780 toneladas de mercadorias.

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

Data: 16/12/2021

EQUADOR QUE PRODUZ CERCA DE 490.000 BARRIS DE PETRÓLEO BRUTO POR DIA, DECLARA ‘FORÇA MAIOR’ E SUSPENDE BOMBEAMENTO EM OLEODUTOS POR RISCO DE ROMPIMENTO EM RIO DA REGIÃO AMAZÔNICA

Informação: Click Petróleo e Gás (16 de dezembro de 2021)

Risco de rompimento em oleoduto do Equador em rio na região amazônica
Petroecuador possui estoque suficiente de gasolina, diesel, combustível de aviação, óleo combustível para geração de eletricidade e GLP para uso doméstico em todos os seus terminais.

O Equador, que produz cerca de 490.000 barris de petróleo bruto por dia, declarou pela terceira vez um estado de “força maior” em seu setor de petróleo devido à erosão do rio Coca, localizado



na região amazônica, que atualmente compromete a infraestrutura dedicada ao transporte de petróleo no país. O perigo é que os oleodutos quebrem novamente.

A decisão é tomada depois que o avanço da erosão levou à interrupção do transporte de petróleo bruto através do Sistema Transequadoriano de Oleodutos (SOTE) e do Oleoduto Bruto Pesado (OCP), bem como derivados no oleoduto Shushufindi-Quito”, diz um comunicado do Ministério da Energia e Recursos Não Renováveis, divulgado na segunda-feira.

“Força maior” é uma cláusula estabelecida em contratos de petróleo que permite que certos compromissos assumidos pelo país sejam suspensos “quando há uma circunstância impossível de resistir, imprevisível ou que não pode ser evitada, que causa a obstrução ou atraso, total ou parcial, do cumprimento das obrigações entre as partes”, como é o caso do fenômeno natural da erosão que coloca a infraestrutura petrolífera em risco.

Equador cria planos de ação e contingência para minimizar o impacto da situação em toda a cadeia de petróleo

Na sequência desta declaração, as autoridades relataram que planos de ação e contingência são implementados para minimizar o impacto da situação em toda a cadeia de hidrocarbonetos: exploração, produção, refino e industrialização, transporte e armazenamento e comercialização interna e externa de petróleo e seus derivados.

Entre essas ações está a construção de variantes que permitam que o bombeamento de petróleo bruto seja retomado e, uma vez que a Petroecuador e o OCP tenham as condições técnicas para reiniciar as operações, devem notificar o ministério e a Agência de Regulação e Controle de Energia e Recursos Naturais Não Renováveis (Arcernnr).

O comunicado também indica que serão coordenados esforços para manter o fornecimento de combustível a nível nacional e que a Petroecuador possui estoque suficiente de gasolina, diesel, combustível de aviação, óleo combustível para geração de eletricidade e GLP para uso doméstico em todos os seus terminais.

De acordo com informações oficiais, os oleodutos OCP e Petroecuador permitem o transporte de petróleo bruto da província amazônica de Sucumbíos (nordeste) para Esmeraldas (noroeste). Entre janeiro e outubro de 2021, a SOTE transportou 319.442 barris de petróleo bruto diariamente, enquanto a OCP transportava 163.221 barris de petróleo por dia.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 16/12/2021

PORTO DO ITAQUI INAUGURA CENTRO DE CONTROLE E COMUNICAÇÃO

Informação: Informativo dos portos (16 de dezembro de 2021)

Após a entrega do moderno Centro de Controle Operacional (CCO) em 2017, o Porto do Itaqui conclui outro grande investimento tecnológico e dá mais um passo para aprimorar a segurança portuária. Nesta segunda-feira (13), foi inaugurado o novo Centro de Controle e Comunicação (CCCOM), na sede da EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária, com infraestrutura ampliada, atualização de equipamentos, 160 câmeras e novas tecnologias, como o emprego de leitura facial nos acessos.

“Um dos objetivos da nossa gestão é igualar o Porto do Itaqui ao padrão internacional. Por isso, estamos sempre atentos a novas sugestões de tecnologias, especialmente àquelas relacionadas à segurança. O Itaqui é um porto não só do Maranhão, ele tem influência regional e importância nacional”, disse o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

Para marcar a entrega do novo CCCOM, a Gerência de Segurança Portuária (GESEP) da EMAP recebeu o coordenador da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias

Navegáveis do Maranhão (Cesportos), delegado da Polícia Federal, Francisco Albuquerque Parente Junior, representantes da Capitania dos Portos e da Polícia Militar do Maranhão, além de dois oficiais da Guarda Costeira Norte-Americana, Alex Karnath e Rob Shaw.

“Os investimentos na área de segurança trazem benefícios não apenas para o Porto do Itaqui, mas também para o Brasil e nos coloca como referência para o mundo. Não à toa, estamos recebendo a visita de integrantes da Guarda Costeira Americana, que estão visitando os portos brasileiros para conhecer seus programas de segurança”, afirmou Francisco Albuquerque.

Segundo o gerente de Segurança Patrimonial do Itaqui, José Ribamar Marão Neto, o novo CCom é fruto do apoio e atenção da gestão à área de segurança. “Com esse aparato tecnológico o Porto do Itaqui ganha mais importância dentro do sistema internacional de segurança”, disse.

O novo Centro de Controle e Comunicação do Porto do Itaqui foi equipado conforme as diretrizes do ISPS Code, o Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias. A nova estrutura representa oferece recursos tecnológicos avançados para o trabalho da Guarda Portuária e da Segurança Patrimonial do porto público do Maranhão.

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

Data: 16/12/2021

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

"DEIXAMOS ALGUMAS BATALHAS PELO CAMINHO", ADMITE MINISTRO PAULO GUEDES

Ministro da Economia reclama das "pancadas" recebidas pela falta de crescimento da economia e de avanço na agenda de reformas. E afirma que sente "gosto amargo", por não ter conseguido avançar com a reforma administrativa

Por Ingrid Soares / Rosana Hessel



(crédito: Reprodução/Internet)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, reconheceu que, por conta da pandemia, cujo combate foi “muito difícil”, algumas ‘batalhas’ ficaram pelo caminho, ao tentar se defender das críticas da falta de avanços nas promessas feitas por ele no primeiro mandato. Ele disse também sentir um “gosto amargo” por não conseguir emplacar a reforma administrativa.

“Deixamos algumas batalhas pelo caminho que deviam ser feitas. A pandemia tirou energia, mas conseguimos retomar a agenda de reformas”, disse Guedes, nesta quarta-feira (15/12), em evento de empresários organizado pela Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp). Ele citou, como exemplo, a autonomia do Banco Central (BC) e voltou a afirmar que pretende avançar na privatização dos Correios e da Eletrobras — as duas sobraram da lista prometida pelo ministro e podem não acontecer no ano que vem.

Paulo Guedes reclamou da falta de avanço da reforma administrativa, que está travada no Congresso. “Não vamos atingir nenhum direito de funcionário público. Estamos desenhando um futuro melhor”, afirmou. “Essa reforma me dá um gosto amargo, porque poderíamos ter feito”, lamentou. Segundo ele, a proposta garantiria uma economia anual de R\$ 30 bilhões a R\$ 40 bilhões por ano, com a digitalização de serviços.



Em relação à reforma do Imposto de Renda, que está parada no Senado após ter sido aprovada pela Câmara, Guedes afirmou que “sentaram em cima” da proposta do Executivo que propõe taxaço de 15% sobre os dividendos e reduço de 36% para 26% do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ).

“Estamos a um milímetro disso ser aprovado. Mas sentaram em cima. Isso dá uma frustração porque a gente sente que o futuro está ali”, afirmou ele, comparando que os países da Organização para Cooperação do Desenvolvimento Econômico (OCDE) baixaram os impostos sobre as empresas enquanto o Brasil aumentou “nos últimos 40 anos”.

“O futuro está próximo. Mas é aquele negócio, não dá para compensar, em quatro anos, o que foi feito em 40 anos. Tem que ter um pouco de paciência. Democracia é isso mesmo”.

“Pancadas”

Em discurso eleitoral, ao lado do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, Paulo Guedes voltou a reclamar das críticas e partiu em defesa do governo. E chegou a afirmar que votaria no colega de governo “se ele fosse candidato”. Freitas é cotado para disputar o governo do Estado de São Paulo.

Guedes reconheceu que, em 2022, a economia deve crescer menos do que neste ano, porque será preciso “combater a inflação”, mas não deu números. A previsão atual da pasta é de que a economia deverá crescer 2,1%, mas a mediana das estimativas do mercado é de avanço de 0,5%.

“A gente acaba levando umas pancadas, às vezes, por conta do excesso de franqueza. Temos nossos defeitos e nossas virtudes. Mas temos mais virtudes do que o resto”, afirmou o ministro. Ele ainda saiu em defesa do governo, que vem caindo nas pesquisas de avaliação do eleitor. “Eu vejo um governo motivado querendo fazer o melhor trabalho possível”.

Críticas ao FMI

O chefe da equipe econômica voltou a criticar o Fundo Monetário Internacional (FMI) e disse que está “dispensando” a missão do Fundo ao país. “Eles estão aqui já há bastante tempo. Vieram há muito tempo no Brasil porque tinha o que fazer, porque aqui vivia sempre em desequilíbrio. Nós estamos até dispensando, dizendo: ‘Olha, pode voltar’. Eu assinei agora há uma semana. Estão dispensados. Podem passear lá fora”, afirmou.

De acordo com o ministro da Economia, no ano passado, vieram ao país para prever uma queda de 9,7% no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, e que na Inglaterra iria cair 4%. “Nós caímos 4% e a Inglaterra caiu 9,7%. Estou achando melhor eles fazerem previsão em outro lugar”, disse sendo ovacionado pela plateia de empresários, que chegou a aplaudir os palavrões que o presidente Jair Bolsonaro proferiu pouco depois.

“Acho que o Brasil está entrando nessa rota do crescimento sustentável. Será um ano difícil ainda em 2022 porque estamos tentando uma velocidade de escape dessa rota da miséria e fomos abatidos pela covid. Mas botamos o país em pé, vacinamos todo mundo. Estamos voltando ao trabalho e estamos agora em cima de desenvolvimento sustentável: mineração, gás natural, cabotagem, setor elétrico”, afirmou.

O ministro também reforçou que os ruídos do mercado estão relacionados com o cenário político. “Temos um Congresso reformista apesar de toda barulheira política. A verdade é que tem havido cooperação entre os Poderes. As coisas rodam, rodam, rodam, mas acabam se acertando. O Brasil está desempenhando bem economicamente apesar das narrativas que falsificam e que erram sucessivamente”, disse ele, voltando a afirmar que o país cresceu em V e que, no ano que vem, o país vai crescer. “Ano que vem não vai crescer, vai cair”. Vamos esperar. Eles vão errar de novo”, apostou.



Paulo Guedes também voltou a afirmar que o Brasil será a maior fronteira de investimentos do mundo, devendo atrair "bilhões e bilhões" de investimentos na economia verde.

Escorregada

Ao rebater as críticas sobre a alta do preço do gás, apesar de Guedes ter prometido energia "mais barata" quando o marco do gás foi aprovado, ele justificou: "Tem dois meses". Na verdade, a matéria foi aprovada pelo Congresso em março, ou seja, há nove meses.

"Quando é que aprovaram o marco do gás? Tem dois meses. Quer dizer, foi apresentado há dois anos, mas aprovado há dois meses. Como é que vai, por milagre, o gás ficar barato se ficou dois anos parado lá? Temos uma explicação: Não vou nem culpar o Congresso. Foi a covid. Fomos combater o vírus e esquecemos do gás. Então, não pode a energia ficar barata se o projeto ficar parado dois anos e depois cobrarem que a gente não entrega o projeto. Nós vamos reindustrializar o Brasil em cima de energia barata", disse o ministro.

Fonte: *Correio Braziliense - BR*

Data: 16/12/2021



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

GOVERNO FEDERAL RENOVA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM NO AEROPORTO DE BELÉM

No total, foram investidos R\$ 76,7 milhões do Fnac para garantir mais segurança na descida e subida de aeronaves e em obras de adequação das taxiways do terminal aéreo

Uma das principais portas de entrada de brasileiros e estrangeiros à região Amazônica, o Aeroporto Internacional de Belém oferece neste segundo semestre mais segurança para pousos e decolagens. O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e da Infraero, concluiu as melhorias previstas para reduzir riscos durante descidas e subidas de aeronaves no local. Foram investidos mais de R\$ 76,7 milhões em obras de recuperação de pavimento, adequação da faixa de pista e alargamento de taxiways.

Os recursos públicos aplicados são provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac). Trata-se de investimento prioritário do MInfra no desenvolvimento da aviação regional no país. O objetivo é promover a integração nacional por meio da oferta de transporte aéreo seguro à população de áreas distantes do país, onde, muitas vezes, outros meios de transporte não chegam.

Iniciada em 6 de julho de 2020, a obra de adequação da faixa de pista 6/24 e de alargamento das taxiways C e D do terminal foram concluídas em novembro, após 486 dias de trabalhos coordenados pela Infraero. A obra teve por objetivo aumentar a segurança operacional dos pousos e decolagens, reduzindo possíveis prejuízos a aeronaves, passageiros e tripulantes em caso de algum avião derrapar para a lateral da pista. O investimento, nessa etapa, foi de R\$ 16.200.112,76.

Resas

Já a etapa 2 de recuperação do sistema de pistas teve duração de 713 dias, sendo executado entre setembro de 2019 e agosto de 2021, com investimento de mais R\$ 60.533.332,52 do Fnac. As equipes trabalharam da renovação da capa asfáltica em toda a extensão da pista de pouso e decolagem, além de execução de grooving – ranhuras na pista para garantir o adequado escoamento de água – e de nova sinalização horizontal.

Nas cabeceiras 6 e 24, foram implantadas zonas de segurança de fim de pista, as chamadas Resas, e áreas de giro mais próximas entre si. A iluminação noturna também passou por modernização, com aplicação de tecnologia em LED e circuitos duplos.

Assim, o terminal aéreo de Belém está adequado às normas de segurança nacionais e internacionais para receber voos noturnos, e ganha em eficiência na operação e na movimentação de aeronaves.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 16/12/2021

TARCÍSIO: AMPLIAÇÃO DE FERROVIAS NA MATRIZ DE TRANSPORTES DARÁ VANTAGEM COMPETITIVA AO BRASIL

Em evento promovido pelo Governo Federal, ministro da Infraestrutura apresentou os avanços do setor para mais de 350 empresários brasileiros



Tarcísio participou de mesa redonda com o ministro da Economia, Paulo Guedes - Eduardo Menezes/Divulgação

Os recentes avanços para propiciar a ampliação do setor ferroviário na matriz de transportes vão trazer vantagens ao Brasil, em especial no quesito sustentabilidade, afirmou nesta quarta-feira (15) o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Ele participou do “Moderniza Brasil – Ambiente de Negócios”, evento promovido pelo Governo Federal com mais de 350 empresários brasileiros para falar das

ações e entregas mais relevantes desde 2019.

Durante mesa-redonda com o ministro da Economia, Paulo Guedes, o titular da Infraestrutura ressaltou que o país terá uma participação na matriz ferroviária superior aos 40%, semelhante a qualquer país desenvolvido. Segundo o Plano Nacional de Logística 2035 (PNL 2035), atualmente o setor responde por aproximadamente 20% do transporte de cargas. Com a criação do programa Pro Trilhos, essa participação vai aumentar.

“Isso nos coloca numa situação de vantagem no quesito sustentabilidade. A gente tem consciência de que fluxos financeiros estão cada vez mais atrelados a padrões ambientais, e é por isso que vamos tirar da atmosfera milhões de toneladas de CO2. Isso vai ter um reflexo muito forte no custo do Brasil, esse excesso de oferta vai baratear o frete, e aumentar ainda mais a competição entre operadores”, explicou.

Aprovado

Aprovado pela Câmara dos Deputados na terça-feira (14), o projeto que permite o uso do regime de autorizações para construção e operação de novas linhas férreas no Brasil, nos mesmos moldes já usados nos setores portuário e de telecomunicações, por exemplo. “Estou extremamente animado com a mudança de marco e com o caminho que estamos tomando. No final das contas, é um caminho de mais eficiência e menor custo logístico”, acrescentou.

O evento foi promovido pela Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio da Secretaria Especial de Modernização do Estado (Seme). Além do ministro da infraestrutura, estiveram presentes o presidente da República, Jair Bolsonaro, o ministro da Secretaria-Geral da PR, Luiz Eduardo Ramos, e da Economia, Paulo Guedes.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 16/12/2021



APROVADO PELO CONGRESSO NACIONAL, BR DO MAR SEGUE PARA SANÇÃO PRESIDENCIAL

Projeto estimula o uso do transporte entre portos e vai aumentar a frota nacional e equilibrar a matriz de transportes brasileira

A transformação da navegação por cabotagem e da matriz de transportes brasileira deu um passo importante nesta quarta-feira (15) com a aprovação pela Câmara dos Deputados do Projeto de Lei 4.199/2020, que cria o BR do Mar. Com a decisão dos deputados federais, a proposta segue para sanção do presidente da República, Jair Bolsonaro.

Atualmente, o transporte por barcos entre portos representa apenas 11% de participação da matriz logística do país. Com o BR do Mar, a expectativa é que chegue a 30%. Além disso, deve ampliar o volume de contêineres transportados, por ano, de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés), em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022, e aumentar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos.

“O projeto traz um grande avanço para todo o setor e, por consequência, para o país. Ao incentivar a cabotagem, teremos um meio de transporte mais limpo e sustentável, com menores custos e maior eficiência. No fim, todos serão beneficiados, dos produtores àqueles que terão novas oportunidades de trabalho”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 16/12/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BNDES VENDE CERCA DE 12% DE SUA FATIA NA JBS E OBTÉM R\$2,6 BI, DIZEM FONTES

(Por Rodrigo Viga Gaier)

RIO DE JANEIRO (Reuters) – O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vendeu aproximadamente 70 milhões de ações da JBS nesta quinta-feira, o equivalente a cerca de 12% da fatia do banco na maior produtora global de carnes, e obteve cerca de 2,6 bilhões de reais com o negócio, disseram fontes próximas da transação à Reuters.

A JBS comprou parte das ações que foram vendidas pelo BNDES, acrescentaram as fontes, que falaram na condição de anonimato.

Procurados, BNDES e JBS não comentaram o assunto imediatamente.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/12/2021

PETROBRAS APROVA MODELO PARA VENDA DE ATÉ 100% NAS AÇÕES DA BRASKEM EM FOLLOW-ON

(Por Roberto Samora)

SÃO PAULO (Reuters) – A Petrobras informou nesta quinta-feira que seu Conselho de Administração aprovou o modelo de venda de até 100% das ações preferenciais que detém na Braskem, em processo a ser conduzido por meio de oferta pública secundária (“follow-on”) em conjunto com a Novonor e a NSP Investimentos, segundo fato relevante.

A Petrobras disse ainda que celebrou termo com a Novonor que estabelece diretrizes com o objetivo de migração da Braskem para o Novo Mercado, nível mais elevado de governança corporativa da bolsa B3.



Tanque de combustível da Petrobras (Crédito: REUTERS/Ueslei Marcelino)

Petrobras e Novonor solicitarão que a Braskem realize os estudos e análises necessários sobre a migração, a qual deve compreender a realização de determinados atos, dentre eles, as adaptações necessárias de governança com as respectivas aprovações societárias.

Segundo o comunicado, Petrobras e Novonor firmaram também um aditamento ao atual Acordo de

Acionistas da Braskem, prevendo futura alteração da disciplina do direito de preferência da Braskem em novos negócios no setor petroquímico.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/12/2021

CÂMARA INICIA ORDEM DO DIA E PODE VOTAR PROJETO DO REFIS

A Câmara iniciou no período da tarde desta quinta-feira, 16, a ordem do dia da sessão deliberativa extraordinária convocada para esta quinta-feira. Os deputados podem votar nesta quarta o projeto de lei do Refis (parcelamento de débitos tributários) para médias e grandes empresas.

Também está na pauta um projeto de Refis para as empresas do Simples e os Microempreendedores Individuais (MEIs) afetados pelos efeitos econômicos da pandemia de covid-19.

Além disso, os parlamentares podem analisar um PL que regulamenta a cobrança da diferença de alíquota do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS), chamada de Difal.

A cobrança da Difal foi estabelecida pela Emenda Constitucional nº 87, que entrou em vigor em 2015. No entanto, o Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu o procedimento neste ano ao entender que ele precisaria ser regulamentado por meio de lei complementar.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/12/2021

BRASIL CAMINHA PARA RECORDES DE PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE CARNE SUÍNA E AVES EM 2021

Por Ana Mano

SÃO PAULO (Reuters) – As processadoras brasileiras de carne suína e de aves devem encerrar o ano com recordes de produção e exportação, enquanto a indústria também deve apresentar um bom desempenho em 2022 devido à forte demanda global e local por carnes.

A produção e as exportações de frango do Brasil devem crescer até 3,5% e 8% neste ano, respectivamente, segundo projeções do setor divulgadas nesta quinta-feira pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), que representa empresas como JBS e BRF.

Para a carne suína, a produção e a exportação devem crescer até 6% e 10,5%, respectivamente, mostraram dados da ABPA.



As vendas de produtos suínos para a China, que compra cerca de 50% das exportações brasileiras desta proteína, devem continuar fortes mesmo com o aumento das tarifas de importação no ano que vem, disse o presidente da ABPA, Ricardo Santin.

O setor também espera exportar carne suína para o Canadá no ano que vem e, ao mesmo tempo, vender volumes maiores para a Rússia.

Internamente, os frigoríficos estão se beneficiando do aumento do consumo per capita de carne suína, bem como da aceleração das vendas de alimentos decorrente de programas sociais do governo e iniciativas de distribuição de recursos ampliadas durante a pandemia do coronavírus.

O avanço da vacinação no Brasil também está apoiando a demanda local, disse a ABPA.

“Com as vacinações e apesar da variante Ômicron (do coronavírus), vemos um retorno aos padrões normais de consumo”, disse Santin.

Ainda assim, o setor continuará a enfrentar pressões de custo com ração, combustível e custos de embalagem mais elevados.

“Este foi um ano difícil”, disse Santin. “Custos mais altos são uma realidade que continuaremos enfrentando em 2022.”

Os custos de produção de frangos e suínos aumentaram 82,5% e 72%, respectivamente, desde janeiro de 2019, segundo a ABPA.

Mas as empresas estiveram aptas a repassar os custos mais altos para os preços nos mercados local e de exportação, afirmou Santin.

Estritamente do ponto de vista custos, ele vê algum alívio decorrente das projeções de que os agricultores do Brasil produzirão uma safra recorde de milho em 2022, apesar de uma seca no Sul do país.

Um aumento esperado no uso de trigo na alimentação animal também deve reduzir os custos de produção.

2022

Para o ano que vem, a produção de carne de frango do Brasil foi estimada entre 14,7 milhões e 14,9 milhões de toneladas, ante 14,3-14,35 milhões em 2021, segundo a ABPA.

Já a exportação de carne de frango do país foi projetada em 4,65-4,75 milhões de toneladas em 2022, ante 4,53-4,58 milhões em 2021.

O consumo de carne de frango no Brasil foi estimado em até 48 kg per capita no ano que vem, ante até 46 kg em 2021.

A produção de carne de suína do Brasil deverá atingir volumes entre 4,8-4,85 milhões de toneladas em 2022, ante 4,67-4,7 milhões neste ano.

Já a exportação de carne de porco somará 1,15-1,2 milhão de toneladas em 2022, ante 1,115-1,113 milhão em 2021.

O consumo de carne de suína no Brasil foi estimado em até 17,30 kg per capita em 2022, versus até 16,8 kg per capita em 2021.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/12/2021



MONEYTIMES

MONEYTIMES

LEILÃO DE TRANSMISSÃO DEVE TER FORTE COMPETIÇÃO, MAS CUSTOS PODEM REDUZIR DESÁGIOS

Por Reuters

Os empreendimentos somam 902 quilômetros de linhas, além de três subestações de energia com 750 megavolt-ampères (MVA) em capacidade de transformação

O leilão de linhas de transmissão de energia marcado para sexta-feira deve repetir o histórico de forte competição entre grupos investidores de diferentes perfis, mas pode registrar deságios menores que os observados no passado, em meio à pressão de custos com equipamentos e na cadeia de construção, na avaliação de empresas e especialistas no setor elétrico.

O certame oferecerá ao mercado cinco lotes de transmissão, distribuídos em cinco Estados: Amapá, Bahia, Minas Gerais, Paraná e São Paulo.

Os empreendimentos somam 902 quilômetros de linhas, além de três subestações de energia com 750 megavolt-ampères (MVA) em capacidade de transformação.

Ao todo, estão previstos 2,9 bilhões de reais em investimentos. Entre as companhias que já declararam intenção de participar da disputa, estão ISA Cteep, Taesa (TAEE11), Alupar (ALUP3), Engie Brasil (EGIE3) e Copel (CPL3).

O leilão também pode ser uma oportunidade para elétricas que vêm buscando ampliar sua exposição ao segmento de transmissão, como EDP Brasil e Energisa.

A transmissora Alupar diz ver uma mudança significativa no cenário para o segmento, com turbulências na cadeia de fornecedores principalmente construtoras e aumento dos custos das matérias-primas. “Imaginamos que os leilões vão ser ‘bidados’ com mais cuidado, mais cautela em relação aos que foram.

Nas nossas contas e projeções, os leilões dos últimos três anos têm um retorno bastante ruim, negativo até”, disse José Luiz de Godoy, diretor financeiro da Alupar, em reunião com investidores realizada nesta quarta-feira.

Os deságios médios nos leilões de transmissão têm ficado acima de 45% desde 2018, chegando ao máximo de 60,30% em 2019, segundo dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Em relatório a clientes, o Credit Suisse avalia que o nível de eficiência das empresas em relação ao investimento (Capex) estimado pela Aneel para os projetos tende ser limitado pela inflação da construção, pelos preços das commodities, por barreiras logísticas e pelo câmbio.

O certame de transmissão previsto para junho do ano que vem deverá ser o segundo maior desde 2018

“Apesar das taxas de juros mais altas esperadas para o próximo ano, vemos algum espaço para economia nos investimentos, ainda que os custos de construção tenham aumentado. Conseqüentemente, acreditamos que o mercado tenderia a se preocupar com retornos apertados e ofertas agressivas de possíveis concorrentes”, escrevem os analistas do banco Carolina Carneiro e Rafael Nagano.

No caso das transmissoras, a decisão de disputar os lotes no leilão divide atenções com outras oportunidades de crescimento, como aquisições no mercado secundário e projetos de reforços e

melhorias em linhas já existentes, afirma Franceli Jodas, sócia-líder de Power & Utilities da KPMG no Brasil.

Os reforços e melhorias se referem a autorizações concedidas pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para aprimoramento de linhas e subestações já construídas, aumentando a receita anual permitida (RAP) dos projetos.

“As empresas estão fazendo as contas, se é melhor entrar num projeto novo com taxa (de retorno) mais baixa, ou (fazer) investimento nas próprias linhas, hoje temos essa necessidade de reinvestimento. Não acredito que veremos um deságio muito forte”, avalia Franceli. Para Claudio Sales, presidente do Instituto Acende Brasil, o cenário atual aponta para “um pouco de conservadorismo” nas ofertas.

“Mas acredito que a atratividade vai prevalecer”, disse, ressaltando o constante aperfeiçoamento de regras por parte da Aneel. Outro fator que tende a influenciar o apetite dos investidores na sexta-feira é a perspectiva de leilões de maior porte a partir de 2022.

O certame de transmissão previsto para junho do ano que vem deverá ser o segundo maior desde 2018.

Segundo as informações colocadas em consulta pública, serão oferecidos 13 lotes, envolvendo investimentos de 9,5 bilhões de reais.

Fonte: MoneyTimes

Data: 16/12/2021

LIRA AFIRMA QUE HÁ DEMANDA DE DEPUTADOS PARA VOTAR PROJETO DO NOVO REFIS

Por Reuters



A proposta dispõe sobre mecanismos para permitir a regularização fiscal e ampliar a possibilidade de instituição de acordos entre a Fazenda Pública e os contribuintes (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta quinta-feira, último dia de votações no plenário da Casa, que há uma demanda para que o projeto do novo Refis seja levado à pauta.

O deputado reconheceu que toda iniciativa de refinanciamento de dívidas tributárias causa “confusão” e “especulação”, mas avaliou que o momento é propício e que “o país arrecada bem”.

Há possibilidade de a proposta ser votada ainda nesta quinta, mas o relator do projeto, deputado André Fufuca (PP-MA), apresentou mudanças ao texto, o que significa que ainda terá de passar por mais uma votação no Senado, sua Casa de origem, para então seguir à sanção.

A proposta dispõe sobre mecanismos para permitir a regularização fiscal e ampliar a possibilidade de instituição de acordos entre a Fazenda Pública e os contribuintes, por meio da reabertura do prazo de adesão ao Programa Especial de Regularização Tributária (Pert).

Lira disse ainda que o Congresso Nacional deve se reunir em sessões conjuntas na sexta-feira para a análise de vetos e no início da próxima semana para a votação do Orçamento de 2022.

Fonte: MoneyTimes

Data: 16/12/2021

ESTADO DE MINAS - MG

STF: MAIORIA DECIDE QUE ALÍQUOTA MENOR DE ICMS DE ENERGIA E TELECOM VALE EM 2024

O Supremo Tribunal Federal (STF) formou maioria qualificada, de oito votos, para estabelecer que a decisão que declarou inconstitucional aplicar alíquotas majoradas de ICMS para empresas dos setores de energia e telecomunicações vale somente a partir de 2024.

Com a decisão, o Supremo atendeu ao pleito de governadores, que solicitaram à Corte a modulação do julgamento.

Caso os entes tivessem de aplicar a decisão já a partir de 2022, como inicialmente sugeriu o ministro Dias Toffoli, o impacto anual para as contas públicas, segundo os Estados, poderia chegar a R\$ 27 bilhões anualmente.

A decisão se refere a um processo envolvendo o Estado de Santa Catarina, movido pelas Lojas Americanas, em repercussão geral. O Estado tem uma alíquota de 25% de ICMS para os setores elétrico e de comunicação, frente a uma alíquota geral de 17%. O Supremo entendeu na ocasião que essa diferença é inconstitucional, já que os bens e serviços desses setores são essenciais.

Fonte: Estado de Minas - MG

Data: 16/12/2021

GOVERNO INCLUI PORTO DE SÃO SEBASTIÃO EM PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO

Com decreto presidencial, Porto Organizado de São Sebastião, em São Paulo, entra para o Programa Nacional de Desestatização



(Foto: Getty Images)

Decreto presidencial, publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta quarta-feira (15), inclui o Porto Organizado de São Sebastião, em São Paulo, no Programa Nacional de Desestatização (PND), com vistas a promover sua exploração por meio de concessão à iniciativa privada.

A medida segue recomendação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e tem por objetivo a modernização e melhoria da infraestrutura portuária mediante parceria com a iniciativa privada.

De acordo com a Secretaria Geral da Presidência da República, o empreendimento já estava qualificado no PPI e os estudos de viabilidade estão em fase final de elaboração para serem submetidos à consulta pública.

Fonte: Época Negócios

Data: 16/12/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

EÓLICA OFFSHORE: CONSULTORIA DO SENADO VÊ RISCO DE JUDICIALIZAÇÃO EM DECRETO

Conclusão aponta para necessidade de marco legal, no Congresso Nacional, para contratação de áreas para instalação de eólicas offshore no Brasil

Por Larissa Fafá - 16 de dezembro de 2021 - Em Congresso, Eólica, Mercado offshore, Setor elétrico, Transição energética



Senado Federal e Câmara têm projetos para regular eólicas offshore (foto José Aníbal (PSDB/SP); Rodrigo Pacheco (PSD/MG); e Jean Paul Prates (PT/RN), Edilson Rodrigues/Agência Senado.

BRASÍLIA – A consultoria do Senado Federal entendeu que há fragilidades que podem expor a questionamentos judiciais o plano do governo federal para regular a contratação de áreas para parques eólicos offshore.

A análise foi feita com base na minuta do decreto, que transfere o poder concedente das áreas da União ao Ministério de Minas e Energia (MME).

Tanto a minuta do decreto como a análise do Senado foram antecipadas aos leitores do político epbr, serviço de cobertura exclusiva para empresas da agência epbr.

Pela minuta, o MME poderá celebrar a cessão de uso das áreas, hoje a cargo da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), do Ministério da Economia — ao menos no papel, já que os pedidos estão paralisados.

Atualmente, a instalação de um parque de eólicas offshore precisa da cessão pela SPU, além de licença prévia do Ibama, análise da Marinha, e para comercialização da energia, da outorga da Aneel, entre outras consultas.

Projeto de lei ou decreto?

A conclusão pode dar força aos projetos de lei em tramitação no Congresso Nacional, especialmente ao do senador Jean Paul Prates (PT/RN), parlamentar mais envolvido com o tema.

A análise foi feita a pedido de Prates para avaliar diferenças entre o texto de sua autoria e o do governo.

Como antecipado pela epbr, o plano do MME é realizar o que na prática serão leilões para contratação das áreas offshore.



Em novembro, o Ministério de Minas e Energia (MME) disse acreditar que será possível incluir a contratação de parques eólicos offshore a partir de 2022 nos leilões de energia. Não há previsão de regras especiais para inserção da fonte.

Em muitos aspectos, é similar à oferta permanente de áreas para exploração de petróleo e gás.

O governo estuda tanto indicar blocos – neste caso, vem sendo chamados de “prismas energéticos” – quanto permitir a nomeação de áreas pelo o mercado.

Muitas dúvidas e muitos projetos

Hoje, é possível obter o direito de uso de áreas da União. A legislação prevê, inclusive, a licitação para cessão onerosa das áreas.

A dúvida é quem terá o direito: quem obtém a licença ambiental? Quem solicita o uso da área? O marco é a obtenção do registro da outorga na Aneel, agência federal responsável pelo setor elétrico? Como proceder com projetos sobrepostos?

São essas e outras questões que tanto o decreto, quanto os projetos de lei no Congresso Nacional tentam resolver.

Tal qual o decreto, o PL 576/2021 de Jean Paul Prates também prevê ofertas planejadas, mas estabelece em lei que o planejamento do setor cabe ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

É o CNPE quem aprova, por exemplo, a oferta de blocos de petróleo e gás, feita pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Na Câmara, o PL 3655/2021 de Danilo Forte (PSDB/CE) dá ênfase nos critérios para obtenção dos registros de outorga na Aneel e os critérios para ter o direito à área offshore. O deputado, contudo, defende a simplificação por autorização, sem regime de concessão.

No levantamento mais recente feito pela epbr, havia 42 gigawatts de potência em licenciamento no Ibama para eólicos offshore em licenciamento no Brasil.

O interesse pelos projetos é tal que já ultrapassam a capacidade instalada nos parques em terra, que alcançaram 18 GW no início deste ano.

Veja o Raio-X das eólicas offshore em licenciamento no Brasil

A alternativa para geração de energia renovável de larga escala está no radar de multinacionais como Equinor, Neoenergia, EDP e Engie.

Os primeiros projetos começaram no Ceará. São quatro: Caucaia (Bi Energia), Asa Branca (Asa Branca), Jangada (Força Eólica do Brasil) e Camocim (Camocim Eireli).

O maior é o Jangada, tanto em potência quanto em quantidade de turbinas. Serão 200 torres com potência de 15 MW cada, somando 3 GW.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/12/2021

REFINARIA DE MATARIPE, DA ACELEN, NÃO VAI REDUZIR O PREÇO DA GASOLINA

Por epbr - 16 de dezembro de 2021 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Newsletter, Petróleo e gás, Política energética

em jogo



A Acelen, empresa do Mubadala Capital que assumiu a gestão da Refinaria de Mataripe, antiga Refinaria Landulpho Alves (RLAM), na Bahia, não vai reduzir o preço da gasolina. A informação foi dada pelo Sindicato do Comércio de Combustíveis, Energias Alternativas e Lojas de Conveniências do Estado da Bahia (Sindicombustíveis Bahia) nessa quarta (15/12).

— A Petrobras reduziu em 3,13% o preço da gasolina em suas refinarias. Por isso, havia a expectativa sobre Mataripe, a primeira refinaria vendida pela estatal com base no Termo de Cessação de Compromisso (TCC) assinado com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) em 2019. A planta foi comprada por US\$ 1,8 bilhão.

— “A redução anunciada pela Petrobras só será praticada nas refinarias que ainda estão sob sua gestão. Como a refinaria baiana foi privatizada, não mais pertencendo à estatal federal, a política de preço da Refinaria Mataripe será independente, uma das consequências da privatização da RLAM”, disse o Sindicombustíveis Bahia, em nota.

— A venda das refinarias da Petrobras é apontada como uma possível solução para gerar concorrência no mercado de combustíveis e, assim, reduzir os preços. Contudo, houve questionamentos sobre a possibilidade de o processo gerar monopólios regionais, inviabilizando a concorrência.

— Além da RLAM, a Petrobras já anunciou a venda da Refinaria Isaac Sabbá (Reman), em Manaus (AM), para a Ream Participações, da Atem's Distribuidora de Petróleo, por US\$ 189,5 milhões; e da Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), em São Mateus do Sul (PR), para a Forbes & Manhattan Resources Inc. (F&M Resources), por US\$ 33 milhões.

— Por outro lado, a Petrobras interrompeu o processo de venda de três outras refinarias incluídas no TCC: Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco; Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul; e Getúlio Vargas (Repar), no Paraná. Segundo a companhia, a venda das duas unidades da região Sul deve ficar para depois das eleições de 2022.

— Fecham o pacote de refinarias à venda pela Petrobras a Gabriel Passos (Regap), em Minas Gerais, e a Lubrificantes e Derivados do Nordeste (Lubnor) no Ceará. As duas unidades estão com seus processos em andamento.

A Refinaria de Mataripe também está há 15 dias sem fornecer bunker por meio do Terminal Madre de Deus, principal ponto de escoamento da produção, informa o Poder 360. A Acelen diz que o fornecimento a navios não estava no contrato, mas pretende começar a atender os pedidos.

— Segundo o Sindicato das Agências de Navegação do Estado da Bahia (Sindinave), cerca de 200 navios acessam o terminal aquaviário mensalmente. A maior parte para cabotagem.

No mercado cativo de gás natural, a pulverização de agentes no mercado brasileiro e a redução dos preços do energético vão ficar para depois, após um ano marcado por uma crise inflacionária global e pelo risco ao suprimento doméstico de energia.

— A Petrobras será a supridora de gás natural com distribuidoras do Centro-Sul. Cinco delas, após quase um ano de negociações (e 130 propostas) confirmaram ontem que caminham para a assinatura de contratos de quatro anos com a companhia.

— A Abegás informou que o reajuste médio dos contratos que serão renovados com a Petrobras, também de longo prazo, ficará em 50%. Segundo a associação, os contratos envolvem 70% da demanda não-termelétrica do mercado cativo.

— Recentemente, a 3R Petroleum também anunciou acordos para continuar entregando gás natural para a Petrobras no Rio Grande do Norte, ao menos até concluir a compra da UPGN de Guimarães, infra essencial de acesso ao mercado da Potigás.



– Mas há movimentos que, de fato, podem abrir o mercado: TAG avança com primeiros contratos de transporte de gás com novos fornecedores

Com a disparada nos preços do gás, a contrapartida pela mitigação de reajustes são contratos mais longos. Isto é, a redução da demanda futura que poderá ser novamente posta em disputa no mercado.

– Com a aceleração da demanda global, gargalos no mercado europeu e estímulos econômicos, os preços internacionais do gás estão, inclusive, substancialmente deslocados da cotação do óleo (vale a leitura: O choque de energia cara). No Brasil, a situação é agravada pelas políticas internas que levaram à desvalorização do real.

Desinvestimento. A venda de 17 ativos e a conclusão de 14 processos de desinvestimento ao longo de 2021 trouxe cerca de US\$ 4,8 bilhões para o caixa da Petrobras, até 7 de dezembro.

Os preços do petróleo subiram nessa quarta (15/12), depois que os dados de estoque dos EUA mostraram uma forte demanda do consumidor e o Federal Reserve disse que encerraria suas compras de títulos da era pandêmica em março para desacelerar o aumento da inflação.

— O Brent para fevereiro teve alta de 0,24% (US\$ 0,18), a US\$ 73,88 o barril, enquanto o WTI para janeiro subiu 0,20% (US\$ 0,14), a US\$ 70,87 o barril. Estadão

Jean Paul Prates (PT/RN), relator do projeto no Senado que cria um fundo para controle de preços dos combustíveis – e eleva a participação governamental sobre a indústria de óleo – afirma que a saída para crise de preços de combustíveis passa pelo governo (leia o artigo na íntegra).

A Câmara dos Deputados aprovou nessa quarta (15/12) o projeto BR do Mar, para estimular a navegação de cabotagem. O projeto sofreu mudanças no Senado, por isso voltou para a Câmara, e agora segue para sanção presidencial.

— O BR do Mar pretende facilitar a expansão de operações e a entrada de novos interessados no setor de cabotagem. Críticos da proposta alertam para possível prejuízo aos caminhoneiros, mas defensores argumentam que o transporte ficará responsável pelo transporte de cargas entre portos, com fretes mais curtos. Reuters

A privatização da Eletrobras até maio de 2022 ficou mais desafiadora para o governo Bolsonaro. O TCU adiou a decisão sobre a análise prévia dos valores da descotização das usinas da estatal, que afetam diretamente a capitalização. O trabalho no governo continua, mas uma objeção do TCU pode impedir a oferta de ações.

Geração distribuída O Senado aprovou nessa quarta (15/12) o projeto de lei 5829/2019, que estabelece regras para micro e mini geração distribuída. Como o PL, relatado pelo senador Marcos Rogério (DEM/RO), foi modificado na casa, vai retornar à Câmara dos Deputados.

— O texto mantém a isenção das tarifas de transmissão (Tust) e distribuição (Tusd) para projetos de mini e micro GD até 2045. G1

Votorantim Energia e CPPI adquirem planta solar em MG A VTRM, joint venture formada pela Votorantim Energia e o Canada Pension Plan Investment Board (CPPI), fechou com a Canadian Solar a compra do projeto solar Jaíba V, de 635 MWp de potência.

— Localizado em Jaíba, no norte de Minas Gerais, o projeto tem previsão de início de construção em 2022 e operação comercial em 2023. Cerca de 40% da capacidade instalada de Jaíba V já foi comercializada em contratos de longo prazo. O restante será destinado ao mercado livre.

A White Martins assinou um acordo para entrar no programa gaúcho de hidrogênio verde. O Rio Grande do Sul é um dos estados que está tentando atrair empresas para produção do combustível, o que pode atrair investimento em geração de energia e infraestrutura. Alvo é o Porto de Rio Grande.

Mas o custo do hidrogênio verde precisa cair a US\$ 3/kg para ser competitivo, avalia a Prumo. Com o Porto do Açú, no Rio, a companhia pretende ter um hub de energia e combustível, que inclui a produção de H2V.

– “Para gerarmos nesse nível de 3 dólares, o [custo] dos eletrolisadores precisa cair 50%”, afirma Mauro Andrade, diretor executivo de Desenvolvimento de Negócios da Prumo, em entrevista à epbr. Leia na íntegra.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/12/2021

PETROBRAS APROVA VENDA DE PARTICIPAÇÃO NA BRASKEM VIA OFERTA PÚBLICA DE AÇÕES

Atualmente, Petrobras detém 47% das ações com direito a voto na petroquímica controlada pela Novonor (antiga Odebrecht)

Por epbr 16 de dezembro de 2021 Em Fusões e Aquisições, Mercado, Petróleo e gás



Pelo comunicado, venda será feita "por meio de oferta(s) pública(s) secundária(s) de ações (follow-on)", com a Novonor (antiga Odebrecht)

A Petrobras informou nesta quinta-feira (16) que seu Conselho de Administração aprovou o modelo para vender “até 100% das ações preferenciais” que a petroleira detém na Braskem.

Segundo o comunicado, a venda será feita “por meio de oferta(s) pública(s) secundária(s) de ações (follow-on)”, juntamente com a Novonor (antiga Odebrecht).

“Esta operação está alinhada à gestão do portfólio e à melhoria de alocação do capital da companhia, visando à maximização de valor e maior retorno à sociedade”, declarou a empresa.

O termo celebrado com a Novonor estabelece as diretrizes para a migração da Braskem para o Novo Mercado – nível mais elevado de governança corporativa da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão.

Pelo comunicado, Petrobras e Novonor firmaram também um aditamento ao atual acordo de acionistas da Braskem, prevendo futura alteração do direito de preferência da empresa em novos negócios no setor petroquímico.

Com a migração, haverá a negociação e assinatura de um novo Acordo de Acionistas.

No acordo firmado, a Petrobras e a Novonor manifestam o interesse de, após a migração para o Novo Mercado, realizarem a venda de suas respectivas participações societárias remanescentes (ações ordinárias) na Braskem.

A Petrobras garante que os atos necessários para realização da oferta pública de ações estarão sujeitos à aprovação dos órgãos internos da estatal, “notadamente quanto ao preço e percentual



efetivo das ações a serem ofertadas, bem como à análise e à aprovação dos respectivos órgãos reguladores, nos termos da legislação aplicável”.

O conglomerado Novonor (com 50,1% das ações com direito a voto) retomou a venda do controle acionário da Braskem em abril, mas até agora não encontrou comprador.

Em agosto, a Petrobras (detentora de 47% das ações votantes) contratou o JPMorgan como assessor para vender sua participação na petroquímica.

Os outros 2,9% restantes estão distribuídos entre investidores donos de ações da empresa na B3.

A Petrobras, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, afirma que manterá seus acionistas e o mercado em geral informados acerca de evoluções pertinentes à negociação.

Atingida pela operação Lava Jato, a Braskem homologou um acordo de leniência com a Justiça em 2016, se comprometendo a pagar multa de cerca de US\$ 960 milhões (aproximadamente R\$ 3,1 bilhões).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/12/2021

GRAN PETRO CONSEGUE ACESSO À GUARULHOS APÓS OITO ANOS DE DISPUTA JUDICIAL

Raízen, Vibra e Air BP chegaram a questionar a ordem no Superior Tribunal de Justiça (STJ)

Por Larissa Fafá - 16 de dezembro de 2021 - Em Combustíveis

BRASÍLIA – A Gran Petro conseguiu assinar contrato com a concessionária do Aeroporto de Guarulhos, o principal aeroporto abastecido por dutos do país, para ter acesso ao parque de abastecimento de querosene de aviação do local após oito anos de disputa judicial.

O aditamento de contrato para acesso à Central de Combustível do Aeroporto Internacional de Guarulhos (CCAIG), até então controlado por três distribuidoras, é resultado de cumprimento de decisão judicial do Tribunal de Justiça de São Paulo de uma ação iniciada em 2013.

As outras empresas envolvidas no caso – Raízen, Vibra e Air BP – chegaram a questionar a ordem no Superior Tribunal de Justiça (STJ) para evitar o acesso de terceiros ao ‘pool’ de abastecimento, mas tiveram o pedido negado.

A efetivação do compartilhamento do parque de abastecimento de Guarulhos abre jurisprudência para que outras empresas interessadas possam pedir acesso às estruturas.

Contrato tem prazo até 2032

As três distribuidoras compartilham a infraestrutura de armazenagem do aeroporto a partir de um contrato firmado com a concessionária válido até 2032.

Elas defendiam a exigência de um nível de segurança de operação que a Gran Petro não tem. É o padrão internacional JIG (Joint Inspection Group), desenvolvido para fornecimento de querosene de aviação.

O caso chegou a ser avaliado pela ANAC. A agência reguladora entendeu que a concessionária GRU Airport estaria dificultando o acesso de terceiras empresas ao deixar a encargo das distribuidoras a avaliação de novos entrantes e determinou o acesso imediato.

Porém, a determinação da agência foi suspensa desde março pelo TRF da 1ª Região, após questionamento da Raízen.

Representação no Cade continua

O novo contrato que permite o acesso da Gran Petro não interfere na avaliação do Cade de uma representação sobre o mesmo assunto.

Em 2014, a distribuidora alegou imposição de barreiras artificiais praticadas pelas outras empresas que operam a infraestrutura de distribuição do querosene de aviação em Guarulhos e prática anticompetitiva da concessionária. O caso ainda aguarda julgamento pelo órgão.

Em outubro deste ano, o Ministério Público revisou seu posicionamento e recomendou a condenação tanto da GRU Airport quanto da Raízen, Vibra e Air BP por falta de objetividade nos requisitos exigidos para entrada de concorrentes no 'pool' de abastecimento e por abuso de poder econômico pela imposição de barreiras artificiais, respectivamente.

Quais são os principais entraves do mercado de QAV?

Dessa forma, o MP se junta ao entendimento da superintendência do órgão que em 2020 também entendeu pela necessidade de condenação das empresas.

Mesmo que reconheçam que a rede de hidrantes do parque de abastecimento não pode ser considerada estrutural essencial, a superintendência avaliou que o controle da infraestrutura pelas distribuidoras permite, por si só, o fechamento do mercado.

Já a Procuradoria Federal Especializada junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (ProCade) e Departamento de Estudos Econômicos (DEE) apontam que as exigências dos requisitos de acesso colocado pelas distribuidoras a novos entrantes não decorrem de efeitos anticoncorrenciais e não podem, portanto, ser comprovados como conduta lesiva à concorrência.

Eles avaliaram que os parques de abastecimento não podem ser considerados como essenciais pelas possibilidades de se abastecer através de caminhões tanques, por exemplo.

Desde 2020, a Rede Sol passou a distribuir querosene de aviação em Guarulhos sem acessar a rede de hidrantes do aeroporto e por meio de transporte rodoviário.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/12/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA APROVA PROJETO QUE VAI PERMITIR RENEGOCIAÇÃO DE R\$ 50 BILHÕES EM DÍVIDAS DE PEQUENAS EMPRESAS

Projeto beneficia empresas do Simples e vai à sanção presidencial. Deputados ainda podem votar outro texto que institui um Refis

Por Fernanda Trisotto



Câmara aprovou projeto que permite parcelamento de dívidas para pequenas empresas Foto: Antônio Augusto/Câmara dos Deputados/09-11-2021

BRASÍLIA – A Câmara dos Deputados aprovou o projeto que permite a renegociação de dívidas para empresas que se enquadram no Simples. O programa de parcelamento para empreendedores individuais, micro e pequenas empresas, tem potencial para



renegociar R\$ 50 bilhões em dívidas. Foram 382 votos favoráveis e 10 contrários.

O projeto, relatado pelo deputado Marco Bertaiolli (PSD-SP), já havia sido aprovado no Senado e será encaminhado para sanção presidencial.

Além deste texto, também deve ser avaliado pelos deputados o projeto que reabre o prazo para devedores da Receita Federal aderirem ao Programa Especial de Regularização Tributária (Pert). O projeto está na ordem do dia, mas ainda não há consenso para a votação.

Os textos desagradam a equipe econômica, mas os parlamentares costuraram acordo para colocar os textos na pauta de votação do dia.

Relator da proposta, o deputado Bertaiolli comemorou a aprovação do texto e diz acreditar em rápida sanção da proposta pelo presidente Jair Bolsonaro:

— Esperamos entrar 2022 olhando para frente, para as oportunidades, e esquecendo as dívidas acumuladas. A micro e pequena empresa saem desse período de pandemia sufocadas pelos impostos e dívidas acumulados nesse período de pandemia. É muito importante que tenhamos agora a oportunidade de organizar esses pagamentos, para que o empreendedor pague o atrasado e possa continuar operando e gerando empregos — afirmou ao GLOBO.

Alívio para os pequenos negócios

O projeto aprovado deve permitir a renegociação de cerca de R\$ 50 bilhões em dívidas com o Fisco e beneficia os microempreendedores individuais (MEI), micro e pequenas empresas – todos enquadrados no regime de tributação do Simples – por meio do Programa de Reescalonamento do Pagamento de Débitos no Âmbito do Simples Nacional (Relp).

Pela proposta, aqueles que aderirem ao refinanciamento terão de pagar uma entrada, que pode ser parcelada em até oito vezes, e quitar o restante da dívida em até 180 meses (15 anos) com descontos proporcionais ao tamanho da queda do faturamento.

O “tamanho” da entrada varia entre 1% e 12,5% do valor da dívida. Já os descontos sobre esse montante serão concedidos de acordo com a queda do faturamento: quanto maior essa redução, maior será o desconto.

O projeto estabelece um escalonamento para empresas que não tiveram redução do faturamento até as que perderam mais de 80% dos ganhos. Os descontos variam entre 65% a 90% para o valor da multa e juros de mora e de 75% a 100% para os encargos legais.

Sem burocracia

A criação de um programa de pagamentos específico para os empreendedores, micro e pequenas empresas com pouca burocracia é essencial, na avaliação de Renato Scardoa, sócio do Bumachar Advogados. Ele considera correto condicionar a adesão à comprovação da queda de faturamento, o que é de fácil aferição para as empresas enquadradas no Simples, pois a tributação incide sobre esses valores.

— Para as micro e pequenas empresas é de extrema importância que o legislador tenha sempre em conta a necessidade de instituir procedimentos simples e desburocratizados. No caso específico, é importante que a Receita Federal também respeite este espírito ao regular e criar os meios de adesão ao Relp — avalia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 16/12/2021

CONSELHO DA PETROBRAS APROVA VENDA DA BRASKEM

Estatual tem 47% do capital votante da empresa e vai vender sua fatia na Bolsa junto com a sócia Novonor, ex-Odebrecht
Por Bruno Rosa



Unidade da Braskem em Camaçari, na Bahia: Petrobras vai vender sua fatia na Braskem
Foto: Paulo Fridman / Bloomberg

RIO - O Conselho de Administração da Petrobras aprovou a venda de até 100% das ações preferenciais que detém na Braskem por meio de uma oferta pública secundária de ações (follow on) na Bolsa de Valores.

A operação será feita em conjunto com a Novonor (ex-Odebrecht), disse a estatal em nota. Ou seja, as duas empresas vão vender suas fatias na Braskem. A Petrobras tem 47% do capital votante da companhia, e a Novonor tem 50,1%.

A Petrobras informou ainda que estabeleceu diretrizes com o objetivo de migração da Braskem para o Novo Mercado, nível mais elevado de governança corporativa da B3.

Venda segue modelo da BR

Esse é o mesmo modelo que foi feito com a BR Distribuidora e já era esperado pelo mercado. A expectativa é que a operação ocorra até junho de 2022, diz uma fonte.

Ao todo, a estatal pretende vender ativos entre US\$ 15 bilhões e US\$ 25 bilhões nos próximos anos. Somente neste ano, a estatal registrou a entrada de US\$ 4,8 bilhões no caixa com a venda de ativos.

"Como primeiro passo neste sentido, Petrobras e Novonor, em complemento ao pedido já encaminhado pela Novonor, solicitarão que a Braskem realize os estudos e análises necessários sobre a migração, a qual deve compreender a realização de determinados atos, dentre eles, as adaptações necessárias de governança com as respectivas aprovações societária", disse a Petrobras.

Com a migração haverá a negociação e assinatura de um novo Acordo de Acionistas na Braskem. Assim, após a migração para o Novo Mercado, Petrobras e Novonor vão vender suas respectivas participações societárias remanescentes (ações ordinárias) na Braskem.

Ainda como parte dos compromissos, Petrobras e Novonor firmaram também um aditamento ao atual Acordo de Acionistas da Braskem, prevendo futura alteração da disciplina do direito de preferência da Braskem em novos negócios no setor petroquímico.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 16/12/2021

DONA DA MARINA DA GLÓRIA FAZ PARCERIA COM DREAM FACTORY PARA AMPLIAR OPÇÕES DE EVENTOS AO AR LIVRE NO PÓS-PANDEMIA

Objetivo é levar entretenimento e "experiências" às oito marinas do grupo, em cidades como Búzios, Angra e Paraty, além do Rio de Janeiro

Por Stephanie Tondo



Marina da Glória, na Zona Sul do Rio
Foto: Fábio Rossi / Agência O Globo

RIO — A BR Marinas, dona da Marina da Glória e outras sete instalações náuticas no estado do Rio, fechou parceria com a produtora de eventos Dream Factory para ampliar a oferta de entretenimento ao vivo nesses locais. A negociação, que vinha acontecendo há cerca de um ano, prevê que a Dream Factory passará a fazer a gestão dos eventos, sejam eles da própria produtora ou de terceiros, além da

exploração de patrocínio para os espaços.

Continuarão ocorrendo na Marina da Glória os eventos que já tinham sido realizados em parceria com a Dream Factory em anos anteriores, como a Maratona do Rio, o ArtRio e Rio Music Carnival (RMC).

Além disso, a programação tradicional do espaço com outras produtoras também está mantida, como o Rio Boat Show e o Open Air, afirma Gabriela Lobato Marins, presidente da BR Marinas.

Um dos projetos previstos para 2022 é um evento internacional de vôlei de praia, além de mais um evento náutico e uma feira do livro.

— Tenho muita vontade de fazer eventos no mar, além de um festival de música nas marinas de Angra. A gente precisava era dividir a criatividade com pessoas que trabalham nisso 100%, e essa parceria vai ser nesse sentido. As marinas são o espaço perfeito para eventos ao ar livre, que com certeza vão ser muito buscados no próximo ano. As pessoas querem experiências, querem sair de casa, se divertir — diz Gabriela.

Duda Magalhães, presidente da Dream Factory, também comemorou a parceria, que classificou como "ganha-ganha". Ele conta que estará próximo de outras produtoras para fazer a curadoria de eventos que tenham sinergia com a Marina da Glória e os outros espaços da BR.

A Dream Factory produz eventos como a Árvore da Lagoa e o Rio Montreux Jazz Festival.

— Sem dúvida nesse momento de transição para o pós-pandemia os eventos ao ar livre têm uma grande vantagem em relação a ambientes fechados. Em 2022 a Marina da Glória vai ser o local mais desejado do Rio pelos promotores de eventos por essa característica — diz Magalhães.

As outras marinas do grupo são a Marina Verolme (Angra), Búzios, Itacuruçá (Mangaratiba), Piratas (Angra), Paraty, Bracuhy (Angra) e Ribeira (Angra).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/12/2021

CONGRESSO PROMULGA PEC DOS PRECATÓRIOS E PERMITE AO GOVERNO GASTAR MAIS R\$ 106 BI EM 2022

Governo defende medida para pagar Auxílio Brasil de R\$ 400

Por Manoel Ventura e Fernanda Trisotto

BRASÍLIA — O Congresso Nacional promulgou, na tarde desta quarta-feira, a segunda parte da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios. Com isso, as novas regras estabelecidas pela Emenda passam a valer, e o governo terá R\$ 106 bilhões a mais para gastar no próximo ano.



Os presidentes da Câmara, Arthur Lira, e do Senado, Rodrigo Pacheco, em sessão de promulgação da PEC dos Precatórios Foto: Roque de Sá / Agência Senado

A maior parte do dinheiro será usado para pagar o Auxílio Brasil de R\$ 400. O programa substituto do Bolsa Família é a principal aposta do presidente Jair Bolsonaro para recuperar sua popularidade e tentar a reeleição em 2022.

Aprovada após meses de articulações do governo federal, a PEC surgiu depois de o governo se ver obrigado a pagar R\$ 89,1 bilhões em precatórios (despesas decorrentes de decisões judiciais), o que impediria o pagamento do Auxílio Brasil na dimensão desejada por Bolsonaro.

— A parte que hoje promulgamos abre ainda mais espaço fiscal para a implementação dos programas sociais que garantirão uma renda para as famílias mais pobres. Também incorpora a sugestão feita pelo Senado Federal de afirmar o direito a uma renda básica e de confirmar o caráter permanente de um programa de transferência de renda que realize esse direito — disse o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse que os parlamentares podem se orgulhar da Emenda.

— A Emenda torna o programa de transferência de renda um assunto de Estado. Criamos democraticamente importantes avanços institucionais — afirmou Lira.

Aprovado nesta semana pela Câmara e já validado no Senado, o trecho promulgado nesta semana coloca um limite para o pagamento dessas despesas, abrindo um espaço de R\$ 44 bilhões.

Outro trecho da PEC, que muda o teto de gastos (a regra que impede o crescimento das despesas da União acima da inflação), abrindo uma margem de R\$ 62 bilhões no Orçamento de 2022, foi promulgado na semana passada.

A PEC é cercada de polêmicas porque limita o pagamento de dívidas já reconhecidas pela Justiça e muda o teto de gastos, movimentos vistos por especialistas como um drible nas regras fiscais para aumentar gastos em ano eleitoral.

Cálculos da IFI

A Instituição Fiscal Independente (IFI), ligada ao Senado, tem uma previsão de abertura de espaço orçamentário de R\$ 117,9 bilhões, maior que as previsões do governo. A diferença de R\$ 11,8 bilhões ocorre porque a IFI trabalha com uma inflação de 10,4%, enquanto o governo projeta um IPCA de 9,7%.

De acordo com fontes do Executivo, o governo não pedirá para subir a previsão da inflação de 9,7%. Por isso, a tendência é que o Orçamento seja analisado pelo Congresso considerando a folga de R\$ 106 bilhões.

Os cálculos da IFI apontam que, depois de contabilizadas as destinações para o Auxílio Brasil, os efeitos da inflação mais alta sobre as despesas obrigatórias e outros gastos, deve sobrar R\$ 35,5 bilhões em espaço para aumento de despesas primárias no ano que vem.

Essa diferença para a projeção do governo é explicada pela alocação dos recursos. A IFI prevê gastos menores com os benefícios vinculados ao salário mínimo, como a correção da Previdência,

so Benefício de Prestação Continuada (BPC) e abono-salarial. É por isso que haveria uma folga de R\$ 35,5 bilhões para outros gastos.

"A destinação desse espaço dependerá de como a peça orçamentária será modificada", aponta o relatório.

A IFI alerta que caso o Congresso decida revisar os efeitos da inflação sobre os gastos obrigatórios, poderá abrir espaço para aumento de despesas, via emendas de relator-geral, por exemplo.

"A IFI destaca a perda de credibilidade associada às mudanças do teto de gastos e do regime de precatórios como ponto central a explicar a deterioração do quadro prospectivo. Não se trata de um cenário de insolvência, mas de fragilidade das regras fiscais", afirma nota da entidade.

Destinação do dinheiro

O dinheiro da PEC tem destino certo, segundo o Ministério da Economia.

Do valor total, R\$ 48,7 bilhões serão consumidos por despesas obrigatórias, como Previdência e Saúde, que crescem junto com a inflação.

O Auxílio Brasil de R\$ 400 custará R\$ 54 bilhões a mais (R\$ 88 bilhões no total), se for considerado um universo de 17,9 milhões de famílias atendidas. O espaço orçamentário aberto pela PEC também será usado para compensar a desoneração da folha de pagamento das empresas em R\$ 5,3 bilhões.

As empresas beneficiadas com a desoneração da folha não deixam de pagar imposto, mas a forma como a regra foi desenhada prevê a transferência de recursos do Tesouro Nacional para o Regime Geral da Previdência Social. Na prática, o governo transfere dinheiro para ele mesmo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/12/2021

MESMO COM ADIAMENTO DE ANÁLISE NO TCU, GOVERNO DIZ ESPERAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022

Apesar do discurso oficial, integrantes do governo estão céticos sobre possibilidade da Eletrobras ser privatizada e já desistiram da venda dos Correios

Por Gabriel Shinohara



Seiller disse que a janela de aprovação da privatização dos Correios é entre março e abril de 2022 Foto: Ueslei Marcelino/Reuters/31-08-2017

BRASÍLIA — A secretária do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), Martha Seiller, afirmou nesta quinta-feira que o governo espera terminar o processo de privatização da Eletrobras no primeiro semestre de 2022.

— Estamos com Eletrobras com avanço importante no TCU para que a gente possa seguir com estudos e avaliações para termos a capitalização da empresa definitivamente concretizada ainda no primeiro semestre de 2022 — disse a secretária.

Apesar do discurso oficial, muitos integrantes do governo já desistiram da venda dos Correios e estão cada vez mais céticos com a possibilidade da Eletrobras ser privatizada.



O processo de privatização da empresa está paralisado no Tribunal de Contas da União (TCU), que nesta semana adiou mais uma vez a análise do tema. Com isso, a próxima reunião dos ministros acontecerá apenas em janeiro, mas ainda não está claro se o processo será levado para a pauta.

Na ocasião, o TCU autorizou que o governo continuasse com os estudos para a privatização da empresa. O secretário de Desestatização do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, disse que essa autorização foi um ponto muito positivo.

— O cronograma segue dentro do previsto, foi um grande reconhecimento pelo trabalho extraordinário que está sendo conduzido pelo Ministério de Minas e Energia, BNDES, Ministério da Economia, então acho que seguimos bem — disse o secretário.

Privatização dos Correios

A secretária do PPI disse que ainda é possível privatizar os Correios no próximo ano, mas a data limite para aprovação no Senado é entre março e abril. O projeto atualmente está em análise na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

— A gente precisa aprovar esse projeto de lei no senado entre março e abril, data limite para termos tempo de encaminhar o projeto para o TCU — disse.

Somente depois da análise do TCU é que o governo poderia publicar o edital do processo.

— Ainda temos uma janela para aprovação do projeto no Senado, acreditamos na aprovação desse projeto — afirmou a secretária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/12/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONGRESSO PROMULGA ALTERAÇÕES NA PEC DOS PRECATÓRIOS, COM ESPAÇO DE R\$ 106,1 BI NO ORÇAMENTO DE 2022

Parlamentares se articulam para incorporar o efeito da PEC no Orçamento, o que deve ser votado na semana que vem; medida garante o pagamento do Auxílio Brasil de R\$ 400

Por Daniel Weterman , O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Congresso Nacional promulgou nesta quinta-feira, 16, as alterações na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, encerrando a tramitação da proposta que durou quatro meses e abre um espaço fiscal de R\$ 106,1 bilhões no teto de gastos públicos em 2022, ano de eleições presidenciais.

Agora, os parlamentares se articulam para incorporar o efeito da PEC no Orçamento, que deve ser votado na próxima semana. O Auxílio Brasil, o programa criado para substituir o Bolsa Família, poderá ser pago com o valor de R\$ 400 sem fonte de financiamento, driblando a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). As emendas parlamentares também serão turbinadas. Além disso, há necessidade de revisão nas despesas obrigatórias, como aposentadorias e benefícios assistenciais.

"Os parlamentares podem se orgulhar dessa Emenda Constitucional que hoje é promulgada. O Congresso Nacional soube reagir com eficiência e rapidez a um problema institucional tornando a

Constituição realista do ponto de vista orçamentário e solidária do ponto de vista assistencial", disse o presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), durante a promulgação.



Congresso Nacional promulgou alterações na PEC dos Precatórios; tramitação da proposta durou quatro meses. Foto: Dida Sampaio/Estadão - 16/7/2021

Duas medidas são decisivas para a abertura da folga fiscal: a mudança no cálculo do teto de gastos públicos, que abre um espaço de R\$ 62,2 bilhões, promulgada na semana passada, e o limite no pagamento dos precatórios, dívidas reconhecidas pela Justiça, uma folga de R\$ 43,8 bilhões no ano que vem, promulgada nesta quinta-feira, 16.

"A parte que hoje promulgamos abre ainda mais espaço fiscal para a implementação dos programas sociais que garantirão uma renda para as famílias mais pobres. Também incorpora a sugestão feita pelo Senado Federal de afirmar o direito a uma renda básica e de confirmar o caráter permanente de um programa de transferência de renda que realize esse direito", afirmou o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2021

FMI FECHARÁ ESCRITÓRIO NO BRASIL POR PRESSÃO DO GOVERNO EM MEIO A CRÍTICAS DE GUEDES

Fundo Monetário Internacional confirma acordo com o governo para encerrar atividades no País no ano que vem; projeções para o PIB desagradaram a Paulo Guedes, e ministro também criticou falas de Ilan Goldfajn, nomeado para o FMI

Por Filipe Serrano, O Estado de S.Paulo

O Fundo Monetário Internacional (FMI) vai fechar o escritório de representação no Brasil, sediado em Brasília, após um acordo com o governo Bolsonaro. O fechamento foi confirmado pelo órgão internacional em nota enviada em resposta a um pedido do Estadão.

Segundo o FMI, o escritório vai encerrar as suas atividades em 30 de junho de 2022, quando vence o prazo da atual representação no País, definido em acordo prévio com o Brasil. O escritório de representação funciona como uma espécie de embaixada do FMI no País.

"Esperamos que a alta qualidade do envolvimento do corpo técnico do Fundo com as autoridades brasileiras continue, à medida que trabalhamos de perto para apoiar o Brasil no fortalecimento de sua política econômica e de suas configurações institucionais", afirmou o FMI em nota.

A decisão de fechar o escritório do FMI no País confirma a declaração do ministro da Economia, Paulo Guedes, de que o governo pediu ao órgão internacional para dispensar a sua missão no País.

"Estamos dispensando a missão do FMI [...] Dissemos para eles fazerem previsão em outro lugar", declarou Guedes durante encontro com empresários na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.



Paulo Guedes: 'Estamos dispensando a missão do FMI. Dissemos para eles fazerem previsão em outro lugar'. Foto: Amanda Perobelli/Reuters - 15/12/2021



Guedes também fez críticas diretas ao ex-presidente do Banco Central, o economista Ilan Goldfajn, nomeado pelo FMI para o cargo de diretor do Hemisfério Ocidental a partir do ano que vem, uma das posições mais importantes do órgão.

"Ele (Ilan) é um amigo, mas em época de política todo mundo critica, e o Ilan também tem o direito de criticar. Mas já que tem um brasileiro que critica o Brasil indo para o FMI, ele não precisa mais ficar aqui", afirmou Guedes.

O ministro disse que o FMI já fez o que tinha que fazer no Brasil e que já poderia ter ido embora. E emendou que "só não foi embora porque talvez gostem do futebol, da feijoada e de bom papo".

Ele lembrou das previsões do fundo de retração próxima a 10% do Produto Interno Bruto (PIB) no ano passado, o primeiro da pandemia. No fim, a queda foi de 3,9%.

Após repetir que o Brasil "surpreendeu o mundo" ao cair menos da metade do que era esperado, a "desgraça" agora está sendo prevista para o ano que vem. "Eles vão errar de novo."

Histórico

Criado em 1945 após um acordo entre os países aliados que venceram a Segunda Guerra, o Fundo Monetário Internacional é o organismo financeiro mais importante do mundo, e reúne 190 países membros.

Seu principal objetivo é manter a estabilidade financeira e evitar que crises econômicas tenham efeitos disseminados e duradouros na economia mundial.

O Fundo mantém reservas em moeda estrangeira que podem ser usadas para socorrer países em dificuldades financeiras e sem condições de acessar o mercado financeiro tradicional para levantar recursos. O FMI oferece empréstimos com juros generosos e, em troca cobra dos países um plano de recuperação econômica que, em geral, exige reformas e ajustes fiscais para restaurar a estabilidade e a confiança.

O Brasil é um dos membros mais antigos. O País aderiu ao Fundo em 1946 e já precisou recorrer a empréstimos do FMI em diversas ocasiões.

O economista, diplomata e ex-ministro Roberto Campos, avô do atual presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, fez parte da delegação brasileira da Conferência de Bretton Woods, em 1944, que criou o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial.
/COLABORARAM EDUARDO LAGUNA E FRANCISCO CARLOS DE ASSIS

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2021

SENADO DÁ AVAL PARA CONTRATAÇÃO OBRIGATÓRIA DE TÉRMICAS A CARVÃO ATÉ 2040; TEXTO VAI À SANÇÃO

Medida prolonga os benefícios para o setor, em um momento no qual a transição energética e a redução do uso de combustíveis fósseis se tornaram metas globais

Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com apoio do Ministério de Minas e Energia (MME), o Senado confirmou nesta quinta-feira, 16, a contratação obrigatória de térmicas a carvão em Santa Catarina. A aprovação acontece em um momento em que a transição energética e a redução do uso de combustíveis fósseis se tornaram metas globais. A matéria segue agora para sanção presidencial.

A medida foi embutida em um projeto de lei que, inicialmente criava um subsídio para baratear tarifas de energia de distribuidoras pequenas, na Câmara. Nos próximos anos, o governo terá que

contratar a geração de térmicas a carvão como energia de reserva - usinas que ficam disponíveis para atender a demanda do sistema elétrico.

A emenda da Câmara também determinava a prorrogação da autorização do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda, em Santa Catarina, por 15 anos, mas este trecho foi descartado pelos senadores.



Conforme especialistas, aprovação do projeto vai encarecer a conta de luz dos consumidores.
Foto: Roque de Sá/Agência Senado - 16/11/2021

Em seu relatório, o senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB), citou o esforço global para interrupção da geração de energia a partir do carvão, e defendeu que isso seja feito de forma “estruturada” e gradativa. “No Brasil, se algo não for feito, isso ocorrerá de forma abrupta.” Ele também menciona o apoio do governo ao texto aprovado pelos deputados.

“Ressalto, por fim, que a equipe técnica do Ministério de Minas e Energia manifestou concordância com o texto aprovado pela Câmara dos Deputados, entendendo que se trata de um projeto de transição para as determinações acordadas na COP 26 e que deverão ser cumpridas até 2050”, diz o senador em seu parecer.

Para especialistas, a manutenção de incentivos para esta fonte de geração de energia traz diversos efeitos negativos, como a redução da competitividade do Brasil frente a outras nações e também prejuízos para consumidores, que terão que continuar bancando subsídios e uma energia mais cara.

De acordo com o diretor-executivo do Instituto E+ Transição Energética, Emílio Matsumura, a contratação obrigatória significa mais pressão nas contas de luz dos consumidores, em um cenário de aumentos consecutivos devido a medidas de enfrentamento à crise hídrica e previsão de subsídios aprovados pelo Congresso em projetos de lei anteriores.

“Essa contratação feita dessa maneira vai aumentar a conta de luz. Temos outras opções mais baratas. Esta opção não está sendo feita por meio de leilão, mas de forma obrigatória pela lei. Só neste ano, nos últimos 12 meses, as tarifas de energia aumentaram em torno de 30% e já está bem pesada”, explicou.

De acordo com cálculos da Associação dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (Abrace), a emenda deve ter um custo de R\$ 840 milhões por ano para todos os consumidores. Hoje, brasileiros já pagam para garantir subsídios a um grupo de usinas a carvão mineral. Em 2022, a previsão é que sejam destinados R\$ 907 milhões.

Outro impacto, segundo o especialista, seria a redução da competitividade na economia brasileira. “Olhando para frente, o Brasil está muito bem posicionado para os mercados que vão surgir associados aos produtos de baixa emissão de gás de efeito estufa. Quando vai na direção de menos renovabilidade na matriz, acaba perdendo oportunidades, pois, basicamente, os outros países consumidores vão querer produtos que tenham menor emissão possível”, afirma.

O coordenador de projetos do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema), Ricardo Baitelo, vê com muita preocupação a expansão do uso de térmicas. “Vai chegar um momento em que as relações comerciais também vão depender deste critério. Não só de produtos que não impliquem em desmatamento na Amazônia, mas que também impliquem no não uso de recursos fósseis”, afirma.



Impactos locais

O projeto traz ainda a criação de um programa de transição energética para preparar a região de Santa Catarina para o fim da geração a carvão. Será criado um conselho com representantes dos governos federal e estadual, trabalhadores e do setor empresarial para definição de um "Plano de Transição Justa".

Baitelo afirma que o impacto social também deve estar nas discussões sobre o tema. Ele defende que as mudanças na matriz energética requerem cuidados com as famílias que vivem de atividades econômicas ligadas ao carvão.

"A transição energética justa é possível na região no Sul. Tanto o Rio Grande do Sul como Santa Catarina têm vocações de energias renováveis, com potencial de geração de emprego muito maior que o carvão", disse. "É necessário fundamentar este plano, qual horizonte de transição desses empregos e como serão financiados. Mas vai totalmente de encontro ao que está sendo discutido no Brasil e no mundo."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2021

CONGRESSO ARTICULA PARA AMPLIAR CRITÉRIO DE RENDA PARA ENQUADRAMENTO DE MEIS E SIMPLES

Equipe de Guedes é contrária à mudança nas regras de faturamento; mas, segundo o relator Marco Bertaiolli (PSD-SP), o projeto tem ampla aceitação no Congresso e mudanças poderão entrar em vigor em 2022 com a aprovação em fevereiro

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A correção da tabela de enquadramento das empresas no Simples e no Microempreendedor Individual (MEI) também está no pacote de medidas em pauta na Câmara para dar fôlego aos pequenos negócios em 2022.

Uma grande mobilização empresarial já está marcada para o mês de janeiro para pressionar os parlamentares a votar o projeto na volta dos trabalhos legislativos.

O parecer do deputado Marco Bertaiolli (PSD-SP), eleva de R\$ 4,8 milhões para R\$ 8,3 milhões o teto de faturamento anual das empresas de pequeno porte se enquadrarem no Simples, sistema simplificado de pagamentos de tributos. Pelo parecer, o limite para as microempresas sobe de R\$ 360 mil para R\$ 415,8 mil e do MEI de R\$ 81 mil para R\$ 138,6 mil.

O projeto seria votado ontem na comissão de Finanças e Tributação da Câmara, mas o governo mobilizou a base para obstruir a votação. Se passasse, poderia ir para o plenário junto com uma pauta gigante de projetos que estão elencados para as últimas votações do ano.

A equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, é contrária à mudança nas regras de faturamento, mas o relator disse que não tem dúvidas que o projeto tem ampla aceitação no Congresso e será aprovado no início do ano. Segundo ele, as mudanças poderão entrar em vigor em 2022 com a aprovação em fevereiro.

"São dois pilares fundamentais para a geração de empregos e que vão permitir às empresas tocarem a vida em frente", disse Bertaiolli, que contesta a avaliação da Receita contrária à mudança. "Tem empresa que não quer vender para não ficar fora do enquadramento. Isso não é bom", criticou o relator. Segundo ele, 95% dos empregos no País nascem dos pequenos micro e pequenos negócios. O Brasil tem hoje 11,5 milhões de MEIs e 4,5 de microempresas de pequeno porte.

A Receita contabiliza o Simples e o MEI como uma renúncia tributária e vê a expansão dos limites de enquadramento como um risco para as contas públicas. Durante a negociação da reforma do Imposto de Renda, o ex-secretário da Receita, José Tostes, comprou briga com as microempresas ao falar que depois da votação do projeto haveria a necessidade de uma revisão das regras do Simples e do MEI para acabar com a distorção dos dois regimes de tributação que garantem condições mais vantajosas para os contribuintes na hora de pagar os tributos.

Tabela do IRPF

O relator da reforma do Imposto de Renda no Senado, senador Angelo Coronel (PSD-BA), também aproveitou a reta final do ano para apresentar ontem um projeto que corrige a tabela do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) em 2022. O projeto aumenta o limite de isenção dos atuais R\$ 1,9 mil para R\$ 3,3 mil. O projeto prevê a correção automática da tabela pela inflação.

A previsão é de uma perda de arrecadação em torno de R\$ 35 bilhões. A votação do projeto ficará para 2022 e poderá entrar em vigor no mesmo ano.

No projeto do IR do governo, aprovado na Câmara, a faixa de isenção sobe para R\$ 2,5 mil. O projeto não avançou no Senado porque Coronel colocou o seu parecer na geladeira. Em retaliação, o presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), segurou a votação do projeto do Refis de autoria do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). As negociações para a votação PEC dos Precatórios destravaram, porém, a tramitação do Refis. A correção da tabela é uma promessa de campanha do presidente Jair Bolsonaro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2021

BC REDUZ PROJEÇÃO DO PIB DE 2022 PARA 1%; ECONOMIA DEVE CRESCER 4,4% NESTE ANO

Expectativa para o crescimento da economia este ano passou de alta de 4,7% para 4,4%.

Por Eduardo Rodrigues e Thaís Barcellos, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Banco Central (BC) reduziu sua estimativa para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de 2022 de 2,1% para 1%. A nova projeção consta do Relatório Trimestral de Inflação (RTI), divulgado nesta quinta-feira, 16.

“Surpresas negativas em dados recentemente divulgados - que sugerem perda de dinamismo da atividade e reduzem o carregamento estatístico para o ano seguinte -, novas elevações da inflação, parcialmente associadas a choques de oferta, e aumento no risco fiscal pioram os prognósticos para a evolução da atividade econômica no próximo ano”, explicou o documento.

O relatório de dezembro também atualizou as projeções para o PIB de 2021. A expectativa para o crescimento da economia este ano passou de alta de 4,7% para 4,4%.

O Índice de Atividade (IBC-Br) divulgado ontem pelo BC apontou queda de 0,40% em outubro ante setembro, na série já livre de influências sazonais (uma espécie de compensação para comparar meses diferentes).



No último relatório Focus, os economistas consultados semanalmente pelo BC projetaram alta de 4,65% no PIB de 2021 e de 0,50% no PIB de 2022.

Sede do Banco Central, em Brasília; relatório divulgado hoje indica Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de 10,2% para este ano Foto: Dida Sampaio/Estadão - 3/12/2021



Projeções para IPCA

O BC manteve suas estimativas de inflação para anos de 2021 a 2023 no cenário de referência, que utiliza juros conforme o Relatório de Mercado Focus e câmbio atualizado de acordo com a Paridade do Poder de Compra (PPC).

O relatório divulgado hoje indica um Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de 10,2% para este ano, 4,7% no próximo e 3,2% em 2023. Essas projeções constaram na ata e no comunicado do último encontro do Comitê de Política Monetária (Copom). No relatório trimestral, o BC ainda informou projeção de 2,6% para 2024, de 2,8% no documento de setembro.

A estimativa para 2021 encontra-se muito acima da margem de tolerância da meta (3,75%, com 1,50 ponto percentual de banda), enquanto, para 2022, se aproxima do teto (5,0%). Para este ano, a probabilidade de estouro do teto da inflação é de 5,25% da meta é de 100%, segundo o BC.

Para 2022, a meta de inflação é de 3,50%, com margem de 1,5 ponto (taxa de 2,00% a 5,00%). O BC aponta que, em seu cenário de referência, a probabilidade de a inflação ficar acima do teto da meta no ano que vem é de 41%. O último relatório trimestral, divulgado em setembro, apontava 17% de probabilidade.

No último relatório Focus, os economistas consultados semanalmente pelo BC projetaram alta de 10,05% no IPCA de 2021, de 5,02% em 2022 e de 3,46% em 2023, além de 3,09% em 2024.

Agropecuária, indústria e consumo

Entre os componentes do PIB para 2021, o BC alterou a projeção para a agropecuária de crescimento de 2,0% para retração de 0,6%. No caso da indústria, a estimativa de recuperação passou de 4,7% para 4,1% e, para o setor de serviços, de alta de 4,7% para 4,6%.

“O declínio esperado na agropecuária em 2021 resulta, em especial, de estimativas de quedas na produção em culturas com participação elevada no setor - como milho, cana-de-açúcar, café, algodão e laranja - decorrentes primordialmente de problemas climáticos, não compensadas inteiramente pela safra recorde de soja”, destacou o BC.

Em relação aos componentes da demanda, o RTI informou alteração de 2,2% para 1,1% na expectativa de crescimento do consumo das famílias e de 2,5% para 2,4% previsão de alta do consumo do governo.

Investimentos e transações correntes

O documento de hoje indica ainda que a projeção de 2022 para a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) – indicador que mede o volume de investimento produtivo na economia – passou de queda de 0,5% para um forte recuo de 3,0%. Todas as estimativas anteriores constavam do RTI divulgado em setembro.

O relatório aponta que a projeção para o resultado das transações correntes do País é de um déficit de US\$ 30 bilhões. No RTI anterior, a previsão era de déficit de US\$ 21 bilhões. A projeção para o Investimento Direto no País (IDP) neste ano foi de US\$ 55 bilhões para US\$ 52 bilhões.

A estimativa para o saldo líquido de investimento de estrangeiros em carteira - incluindo ações e títulos de renda fixa - continuou em superávit de US\$ 21 bilhões.

A previsão para as transações correntes de 2022 passou de déficit de US\$ 14 bilhões para US\$ 21 bilhões. A projeção do BC para os investimentos em portfólio em 2022 passou de ganho de superávit de US\$ 23 bilhões para US\$ 11 bilhões. A projeção para o IDP no ano que vem foi de US\$ 60 bilhões para US\$ 55 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2021

CIDADES BRASILEIRAS PRECISAM SE PREPARAR PARA A CONVIVÊNCIA ENTRE MODAIS E MICROMODAIS

Especialistas apontam a necessidade de redefinir as prioridades ao planejar a infraestrutura dos grandes centros

Por Estadão Blue Studio, O Estado de S.Paulo



Divulgação

Num mundo cada vez mais acelerado, o prazo de entrega das compras feitas por aplicativos ou pela internet se tornou um aspecto crucial da competitividade entre as empresas. As grandes cidades já contam com uma série de alternativas que podem ser combinadas para viabilizar esse processo – caminhões, carros, motos, bicicletas convencionais, bicicletas elétricas, patinetes,

aplicativos diversos, além do uso em potencial do transporte público. E novos personagens revolucionários entrarão para essa lista: drones, robôs e veículos autônomos.

“A mobilidade urbana vai mudar na década que está começando mais do que mudou nos últimos cem anos”, projetou Pedro Palhares, gerente-geral do Moovit no Brasil, durante o painel “Infraestrutura das Cidades: Aspectos Logísticos – Última Milha e Micromodal”. A empresa, de origem israelense, atua em 115 países no desenvolvimento de soluções focadas em informações sobre transporte público e navegação nas cidades.

Para o professor Lino Marujo, do programa de Engenharia de Produção do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (Coppe), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o planejamento é essencial para facilitar um pensamento integrado sobre mobilidade, favorecendo tanto ao poder público quanto à iniciativa privada e à própria população, que ganha alternativas viáveis e organizadas.

Custos compartilhados

“A logística vai se adaptando à infraestrutura disponível, e as empresas do setor são muito criativas ao lidar com dificuldades, mas esse caminho poderia e deveria ser facilitado”, descreve Marujo. O professor acrescentou que cada cidade precisa encontrar suas fórmulas para favorecer a logística, pois, por mais que boas práticas possam ser intercambiadas, esse planejamento estratégico depende de uma grande variedade de características específicas.

Para Rodrigo Ferreira, gerente de Políticas Públicas e Research da 99, a chave da mobilidade urbana está em criar condições para que as cidades dependam menos dos automóveis particulares, especialmente nas situações em que o motorista circula sozinho. No caso de aplicativos de transporte, como o 99, uma das metas é ampliar o uso compartilhado dos veículos, para aumentar a média de passageiros por carro – que, em São Paulo, por exemplo, está em apenas 1,4.

Outro caminho é potencializar as modalidades de carona – em que o dono do carro, mesmo sem ser motorista “oficial” do aplicativo, aceita pegar alguém na rota que vai fazer e é remunerado por isso. Trata-se de uma forma de “rachar” os custos com transporte, mediada pelo aplicativo. “Se apenas 10% das viagens com passageiro único em São Paulo passassem a contar com pelo menos mais uma pessoa, isso seria suficiente para reduzir em 5% os congestionamentos”, observou Ferreira.

Isso contribuiria também, lembrou ele, para reduzir a área ocupada por estacionamentos, equipamentos urbanos que são extremamente caros e ineficientes, no sentido de que servem

apenas para que veículos possam permanecer parados por horas. “São espaços com localização nobre, que poderiam ser destinados ao uso coletivo”, disse o executivo da 99.

Bikes elétricas e drones: trunfos para entregas rápidas e sustentáveis

Iniciativa viabilizou a entrega de mais de um milhão de pedidos

Ao completar um ano de funcionamento em São Paulo e no Rio de Janeiro, o projeto iFood Pedal está sendo ampliado para outras quatro grandes cidades brasileiras – Recife, Salvador, Brasília e Porto Alegre. Trata-se do uso de bicicletas elétricas compartilhadas pelos entregadores do aplicativo de alimentação, alternativa que já viabilizou a entrega de mais de um milhão de pedidos.

As bikes elétricas proporcionam ganhos de conforto e de produtividade para os profissionais em relação às bikes convencionais, e para o meio ambiente na comparação com as motos. “Nossa meta é que, em 2025, 50% dos pedidos estejam sendo entregues por modalidades não poluentes. Também estamos desenvolvendo uma agenda de motos elétricas”, disse Fernando Martins, head de Inovação e Logística do iFood.

Outra novidade em andamento são os testes com drones que a empresa vem realizando em Aracaju (SE). “As entregas de pedidos por drones poderão se tornar realidade no Brasil num prazo entre três e cinco anos”, projeta Martins. Como as rotas de voo dependem de autorização prévia, a aplicação mais provável estará em trechos previsíveis, a exemplo da ligação entre centrais de distribuição e droneports em condomínios e outros estabelecimentos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2021

CHEFE DA ALIEXPRESS NO BRASIL QUER ARTICULAÇÃO DA ÁREA POR INFRAESTRUTURA

Por Talita Nascimento



Correios são parceiro estratégico da AliExpress para alcançar localidades remotas Foto: Alex Silva/Estadão

A infraestrutura precária e a falta de força e união do empresariado para buscar soluções junto ao governo estão entre os maiores desafios para o desenvolvimento do comércio eletrônico no País, segundo o chefe da operação brasileira do AliExpress, Yan Di. Apesar das críticas dos concorrentes sobre o uso de sua plataforma por comerciantes informais, ele diz que estaria

interessado em dialogar sobre essa articulação com outras lideranças do ramo.

Evidentemente, Di afirma que AliExpress respeita a legislação brasileira e exige CNPJ e emissão de nota fiscal na venda dos produtos. Porém, admite que boa parte dos consumidores da plataforma fazem compras como pessoas físicas para revender os itens. Para oferecê-los pelo AliExpress, porém, é necessária a formalização.

Logística mais independente

Sem a união dos empresários pela pauta da infraestrutura, a AliExpress dá passos em direção a uma logística mais independente. Segundo fontes, os movimentos incluiriam a construção de seu primeiro centro de distribuição no País. Ao mesmo tempo, os Correios continuam sendo o parceiro estratégico para alcançar localidades remotas do Brasil.

A possível privatização da estatal, que já foi citada como uma ameaça por uma porta-voz da companhia, não é motivo de receio para Di. Ao contrário: a entrada de novos concorrentes nesse

meio seria benéfica para todos que usam o serviço. “Na China, sim, há competição”, diz. “Lá, somos levados a espremer a margem ao mínimo para ganhar o consumidor.”

Para ganhar os vendedores locais, a empresa segue apostando em uma taxa máxima de 8% sobre as vendas dos lojistas. Yan, aliás, vê com ceticismo movimentos de concorrentes que começaram com tarifas mais baixas e subiram essa porcentagem.

Segundo dados da consultoria Conversion, a Aliexpress teve cerca de 55,3 milhões de visitas em novembro, no 7º lugar de uma lista com os 30 maiores e-commerces em número de visitas do País. Ficaram à frente nesse quesito Mercado Livre, Americanas, Magazine Luiza, Amazon Brasil, Casas Bahia e Shopee. O AliExpress é responsável por 2,57% da audiência do e-commerce brasileiro. Se considerado o apenas o segmento de importados, porém, a participação sobe para 30,74%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2021

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

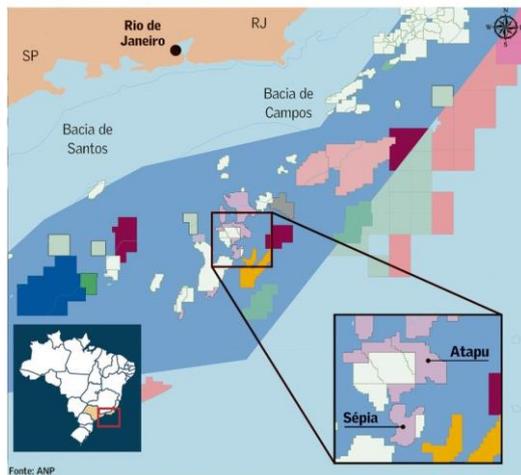
ANP REALIZA ÚLTIMO LEILÃO CONVENCIONAL DE PETRÓLEO

Licitação dos volumes excedentes da cessão onerosa de Sépia e Atapu, nesta sexta-feira, pode ser último grande certame do pré-sal

Por André Ramalho — Do Rio

Campos em disputa

2ª rodada de licitação de excedentes da cessão onerosa



A Agência Nacional do Petróleo (ANP) realiza, amanhã, a licitação dos volumes excedentes da cessão onerosa de Sépia e Atapu, no pré-sal da Bacia de Santos. Ao todo, onze empresas estão aptas a participar da rodada, que envolve um potencial de arrecadação de R\$ 11,1 bilhões, em bônus de assinatura, e deve marcar o fim do ciclo de grandes leilões de petróleo do país.

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) deu um primeiro passo na direção do fim dos leilões convencionais, ao anunciar a inclusão de onze blocos exploratórios localizados no pré-sal na “oferta permanente” – mecanismo de licitação sob demanda no qual a ANP oferece ao mercado um cardápio de ativos que ficam permanentemente disponíveis para que as petroleiras manifestem interesse a qualquer momento.

Seis desses ativos seriam ofertados nas 7ª e 8ª rodadas de partilha, nos próximos anos, e cinco são blocos que foram oferecidos sem sucesso em licitações passadas.

Ao todo, onze empresas estão inscritas para o leilão; duas delas podem estreiar no Brasil como produtores de petróleo

O CNPE também autorizou a inclusão, na oferta permanente, de ativos que seriam ofertados na 18ª Rodada de concessões, em 2022, num sinal de que o formato dos leilões convencionais deve ser substituído pelo modelo sob demanda como principal meio para licitação de áreas de óleo e gás no Brasil. A decisão do Conselho ocorre depois do baixo interesse registrado na 17ª Rodada, neste ano. Ao atrair apenas duas empresas e negociar cinco dos 92 ativos à venda, a licitação se



tornou o leilão sob regime de concessões mais fraco da história do país, em número de participantes e áreas arrematadas.

A expectativa para o leilão dos excedentes da cessão onerosa de Sépia e Atapu, contudo, são mais favoráveis. Os excedentes são os volumes descobertos de óleo que ultrapassam os 5 bilhões de barris que a Petrobras tem direito de produzir no pré-sal, como parte do contrato da cessão onerosa, assinado em 2010, dentro da operação que culminou no aumento da fatia da União no capital da estatal.

Os volumes de Sépia e Atapu foram ofertados, pela primeira vez, em 2019, mas não despertaram, na ocasião, o interesse das petroleiras – que viram muitos riscos nas regras da rodada, sendo o principal deles a necessidade de negociar com a Petrobras, depois da assinatura dos contratos, o valor da compensação pelos investimentos feitos nos ativos. Desde então, o governo reviu algumas regras. A principal novidade é que, depois de negociações entre a Petrobras e a Pré-Sal Petróleo SA (PPSA), o valor da compensação financeira a ser paga à petroleira brasileira foi calculado previamente ao leilão. Os bônus de assinatura também foram reduzidos em 70%, em relação aos termos de 2019.

A expectativa, conta o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, é que tanto os volumes de Sépia quanto Atapu sejam licitados com sucesso, por se tratarem de ativos já em fase de produção, com reservas provadas. “São campos sem risco exploratório. Acredito que haverá concorrência por eles”, disse.

O consultor acredita que a oferta permanente prevalecerá como principal formato de contratação de áreas de óleo e gás no Brasil daqui para frente. Ele destaca que, com o leilão de amanhã, todos os grandes ativos do pré-sal já terão sido contratados. Restam, hoje, blocos exploratórios pouco atrativos ao ponto de viabilizarem grandes leilões. Pires cita que as concessões na Margem Equatorial têm grande potencial e são uma exceção, mas que as dificuldades de licenciamento ambiental na região inibem investidores.

O chefe de pesquisa de exploração e produção de petróleo da Wood Mackenzie na América Latina, Marcelo de Assis, também crê que Sépia e Atapu serão arrematados. O especialista não espera, contudo, grandes concorrências e ágios pelas áreas.

Segundo Assis, as mudanças no bônus e no óleo lucro da União da rodada, em relação a 2019, mais que dobrou a expectativa de taxa de retorno dos projetos, para cerca de 13%, num cenário de preços do petróleo a US\$ 50 o barril. “São áreas superatrativas? Não. São atrativas, mas não esperamos que haja grande disputa. Se subir muito o ágio do óleo lucro da União, erode a rentabilidade”, disse.

Na avaliação de Assis, o fato de a Petrobras ter manifestado a intenção de adquirir ambos os ativos, como operadora, contribui para limitar o número de consórcios.

Estão aptos a participar da rodada as brasileiras Petrobras e Enauta; além das petroleiras estrangeiras Chevron (EUA), Ecopetrol (Colômbia), Equinor (Noruega), ExxonMobil (EUA), Petrogal (Portugal/China), Petronas (Malásia), Qatar Petroleum (Catar), Shell (Reino Unido) e TotalEnergies (França).

Dentre elas, duas podem estrear como produtoras de petróleo no Brasil: ExxonMobil e a Ecopetrol atuam no mercado brasileiro, mas apenas em ativos exploratórios ou em fase de desenvolvimento da produção. Além delas, a Chevron – que está se desfazendo de todos os ativos operacionais no Brasil para focar no pré-sal – também pode garantir, no leilão, uma nova fonte de geração de caixa no país.

Segundo Assis, Shell, TotalEnergies e Petrogal – sócias da estatal brasileira na jazida compartilhada de Atapu, que se conecta à concessão BM-S-11A (Oeste de Atapu) – são candidatas naturais ao leilão de amanhã.

Os ativos em licitação têm custos bilionários. Os vencedores terão que desembolsar um total de R\$ 11,1 bilhões (US\$ 2 bilhões) em bônus de assinatura, mais US\$ 6,45 bilhões em compensações financeiras à Petrobras pelos investimentos realizados nos campos.

A rodada ocorre em meio à tramitação, no Congresso, de uma proposta de taxaço das exportações de petróleo, a fim de financiar um fundo de estabilização para os preços dos combustíveis no país. O Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) alerta que o imposto pode reduzir a atratividade dos novos leilões, sobretudo em um cenário de transição energética.

Para Assis, a tramitação do projeto, que ainda não foi a Plenário do Senado, trata-se de um ruído, mas que a insegurança tributária é uma “constante no Brasil” e já está precificada pelos potenciais ofertantes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2021

MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA E SOBE 4,6% EM QINGDAO, PARA US\$ 116,06 A TONELADA

Com a variação desta quinta-feira, minério eleva a 13,4% os ganhos acumulados em dezembro, mas no acumulado do ano ainda está com desvalorização de 27,7% no mercado à vista

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Leo Pinheiro/Valo

Os preços do minério de ferro voltaram a subir no mercado à vista, na esteira do relaxamento das medidas de restrição à produção de aço no polo de Tangshan. Com o impulso de hoje, a commodity alcançou o valor mais elevado desde o fim de outubro.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro subiu 4,6% no porto de Qingdao, para US\$ 116,06 a tonelada, elevando a 13,4% os ganhos acumulados em dezembro.

No ano, contudo, a principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de 27,7% no mercado à vista.

Segundo a Fastmarkets, além do relaxamento das restrições às usinas de Tangshan, contribuem para a alta da matéria-prima a valorização do aço e perspectivas mais otimistas de demanda no longo prazo.

O dia também foi de ganhos no mercado futuro. Os contratos mais negociados de minério para maio avançaram 18 yuan, para 673 yuan por tonelada, na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2021

NA RETA FINAL, GOVERNO PREVÊ 146 CONCESSÕES E R\$ 377 BI EM APORTES

Meta é contratar o “máximo possível” de projetos em 2022, mesmo que parte fique para depois

Por Daniel Rittner e Rafael Bitencourt — De Brasília



Saguão de Congonhas, em São Paulo: aeroporto paulistano está entre as licitações mais aguardadas — Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

Na reta final de mandato, o governo Jair Bolsonaro ainda tem 146 ativos na carteira de concessões e privatizações, que podem gerar R\$ 377 bilhões em novos investimentos caso sejam leiloados com sucesso. A meta é contratar o “máximo possível” de projetos em 2022, ainda que parte possa escorregar para a próxima administração, segundo a secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier.

Em entrevista ao Valor, ela reconheceu que a proximidade das eleições provoca dúvidas entre investidores, sobretudo pelas incertezas relacionadas à política econômica no futuro. No entanto, a secretária afirma estar convencida, após diversas rodadas de conversas com o mercado, que haverá apetite, inclusive de estrangeiros, pelos leilões em 2022.

Prateleira

Projetos em destaque no portfólio do PPI para 2022



Aeroportos - 26

Três lotes de concessões (incluem Congonhas/SP e Santos Dumont/RJ)
 Duas relicitações (Viracopos/SP e São Gonçalo do Amarante/RN)
 PPP com oito aeroportos regionais no Amazonas



Rodovias - 10

BR-381/262 (MG/ES)
 BR-040 (Rio-Belo Horizonte)
 BR-364 (MT/RO)
 BR-135/316 (MA)
 Rodovias Integradas do Paraná (seis lotes)
 Relicitação da BR-163 (MS)



Ferrovias - 4

Renovação antecipada da MRS
 Renovação antecipada da FCA
 Ferrogrão
 Ferroeste



Portos - 22

Três terminais em Santos (SP)
 Cinco terminais em Paranaguá (PR)
 Dois terminais em Vila do Conde (PA)
 Concessão do canal de acesso em Paranaguá e Antonina (PR)
 Porto de Itajaí (SC)
 Porto de São Sebastião (SP)



Parques e Florestas - 9

Parque Nacional de Brasília (DF)
 Parque Nacional de São Joaquim (SC)
 Parque Nacional da Chapada dos Guimarães (MT)
 Lençóis Maranhenses (MA)
 Floresta de Humaitá (AM)



Direitos minerários - 10

6ª a 9ª rodadas de disponibilidade de áreas
 Jazida de cobre em Bom Jardim de Goiás (GO)
 Jazida de carvão em Candiota (RS)
 Jazida de Diamante em Santo Inácio (BA)



Iluminação pública (PPPs) - 13

Barreiras (BA)
 Cachoeiro do Itapemirim (ES)
 Caruaru (PE)
 Corumbá (MS)
 Nova Iguaçu (RJ)
 Toledo (PR)



Desestatizações

Eletrobras
 Correios
 Porto de Santos
 Codesa (ES)
 CBTU em Minas e linha 2 do Metrô de Belo Horizonte



Outros projetos

Irrigação do perímetro de irrigação de Irecê (BA)
 Esgotamento sanitário em Crato (CE)
 PPP de creche em Teresina (PI)
 PPPs de presídios em Blumenau (SC) e Erechim (RS)
 Concessão de resíduos sólidos, água e esgoto em São Simão (GO)

146

é o número de ativos que serão leiloados

R\$ 377,4 bilhões

é o volume de investimentos que ainda poderão ser contratados



“São projetos longos e a atratividade está muito atrelada à qualidade da estruturação. Quem está fora, olhando para o Brasil, vê um portfólio robusto e com segurança jurídica”, afirma Seillier.

Além dos empreendimentos mais vistosos, como a sétima rodada de concessões de aeroportos - que inclui Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) - e a privatização do Porto de Santos, ela chama atenção para outros projetos de menor porte, mas que são considerados inovadores.

Um deles é a concessão do perímetro de irrigação Baixio do Irecê (BA), que prevê aportes de R\$ 1,5 bilhão. O vencedor da licitação, prevista para o dia 10 de fevereiro, poderá ocupar por 35 anos uma área de agricultura irrigada com 31.500 hectares. Em troca, o empreendedor precisará construir canais e estações de bombeamento, além de manter essa infraestrutura, localizada às margens do rio São Francisco.

No dia seguinte, 11 de fevereiro, haverá um leilão inédito. O município de São Simão (GO) fará a concessão conjunta - pela primeira vez no país - dos serviços de água, esgoto e resíduos sólidos (lixo). Embora seja um projeto municipal, ele passou pelo PPI e foi estruturado com recursos do Fundo de Apoio às Concessões e Parcerias (FEP). O investimento será de R\$ 348 milhões.

Na mesma data, haverá a concessão de esgotamento sanitário no Crato (CE), também estruturado por esse mecanismo. Hoje o município tem menos de 3% dos rejeitos tratados. Serão construídas quatro estações de tratamento, 252 quilômetros de redes coletoras e 22 plataformas elevatórias.

Para a secretária do PPI, esses dois leilões são um “teste” do novo marco legal do saneamento básico, que entrou em vigência em 2020. Durante a tramitação, uma das críticas era de que cidades menores teriam dificuldade em atrair investidores e o capital privado só investiria no chamado “filé mignon”. A modelagem das duas concessões busca desafiar essa lógica. Pela nova lei, o serviço deve ser universalizado até 2033.

O grosso das atenções, no entanto, está inevitavelmente voltado para os grandes empreendimentos. Um dos pontos altos será a oferta de seis lotes das Rodovias Integradas do Paraná, com 3.368 quilômetros de extensão e R\$ 44 bilhões em investimentos.

Já o leilão da BR-381/262 em Minas Gerais e no Espírito Santo, estava previsto para novembro e foi adiado duas vezes. Trata-se de uma das principais concessões no setor, com desembolsos privados acima de R\$ 7 bilhões, e ficou para fevereiro. O edital está sendo revisado para mitigar o risco de variação no preço dos insumos rodoviários, como o asfalto, que dispararam nos últimos meses e ameaçam o sucesso do certame.

Mais difícil está destravar a Ferrogrão, ferrovia de 933 quilômetros entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), que parou após uma liminar do Supremo Tribunal Federal (STF). O ministro Alexandre de Moraes suspendeu os efeitos de uma lei que “desafetava” trechos do Parque Nacional do Jamanxim para a nova ferrovia.

O governo não desistiu de derrubar essa liminar, mas já começou a trabalhar em um “plano B”, que envolve traçado alternativo da Ferrogrão, aproveitando mais a faixa de domínio da BR-163, segundo Rose Hofmann, secretária de apoio ao licenciamento do PPI. “A obra sai mais cara e é menos eficiente do ponto de vista ambiental [emissões de carbono], mas impede que o empreendimento morra”, afirma Hofmann. A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) está contratando o projeto alternativo.

Em portos, a intenção é contratar R\$ 23 bilhões, incluindo a privatização da Companhia Docas do Espírito Santos (Codesa), cuja venda acaba de ser aprovada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), e da Autoridade Portuária de Santos (SPA). Haverá ainda a licitação de um novo “superterminal” de contêineres em Santos, o STS 10, e as concessões dos portos de Itajaí (SC) e São Sebastião (SP).



O sucesso do pacote de concessões e privatizações para 2022, contudo, não deve ser visto como garantido. Para o economista Cláudio Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria, há uma soma de incertezas políticas e econômicas.

“O interesse pelo nosso país caiu muito e não há nenhuma evidência de que a situação vai melhorar no curto prazo”, avalia Frischtak. Para complicar, lembra ele, o Fed acelerou a retirada dos estímulos nos Estados Unidos e prevê três altas de juros em 2022. “Mesmo sendo as concessões um investimento de longo prazo, o custo [do dinheiro] está aumentando.”

De um lado, Frischtak acredita que há projetos com dificuldade de viabilização, por riscos de engenharia e pelos volumes exigidos de investimentos, como a BR-381. De outro, teme que projetos como a privatização do Porto de Santos esbarrem em resistências políticas. O certo, segundo ele, é que tem sido mais difícil atrair novos grupos estrangeiros para os leilões no Brasil, como têm demonstrado as disputas de rodovias, concentradas em CCR e Ecorodovias.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2021

GRUPOS JÁ PRESENTES NO PAÍS DEVEM DOMINAR DISPUTAS

Leilões de infraestrutura em 2022 têm expectativa positiva, mas atração de novas empresas de fora é desafio

Por Taís Hirata — De São Paulo

Os leilões de infraestrutura em 2022 deverão seguir a mesma tendência dos últimos anos: licitações bem-sucedidas, mas dominadas por operadores já presentes no Brasil - e, portanto, mais tolerantes às incertezas econômicas e políticas que afetam o país hoje. O nível de interesse privado varia muito de acordo com a relação risco-retorno de cada projeto, mas, no geral, a expectativa é positiva, segundo analistas.

O cenário mais incerto é o do setor rodoviário, que deverá ter muitos leilões relevantes em 2022. O temor é que, com a oferta alta, o nível de concorrência caia.

“Há uma confluência enorme de projetos rodoviários, após anos sem muitas oportunidades. Temos as concessões que chegaram ao fim, relitações de contratos que deram errado, projetos antigos que enfim foram destravados. Além disso, estão saindo pacotes estaduais. Por outro lado, o número de operadores não cresceu com tanta força”, diz Daniel Keller, sócio da Una Partners. Ele também destaca que o ano eleitoral reduz a janela de leilões.

A projeção é que CCR e Ecorodovias sigam disputando projetos robustos, como os lotes de rodovias no Paraná. Já Arteris e Pátria geram mais dúvida. Apesar de serem operadores grandes, não têm entrado nos leilões. Mas, diante da oferta ampla, a perspectiva é que voltem a disputar.

Há também uma grande expectativa em torno de grupos com presença ainda pequena no setor. É o caso da espanhola Sacyr (que opera uma rodovia gaúcha); a GLP, de Cingapura (que administra uma rodovia no Mato Grosso do Sul e a BR-153, com a Ecorodovias); a Conasa (operadora de estradas no Mato Grosso e da BR-163); o grupo Simpar (com uma rodovia no Piauí); além de algumas construtoras de médio porte, que têm formado consórcios.

Já a atração de novos operadores internacionais será mais difícil, pelo cenário instável no país.

“O investidor de infraestrutura está olhando o longuíssimo prazo. Mas há também um momento certo de entrada, que pede um ambiente menos volátil. Hoje o Brasil carece dessa estabilidade. Com isso, talvez o investidor cobre um retorno maior”, afirma Daniel O’Czerny, responsável pelo financiamento de projetos de infraestrutura do Citi. Para ele, porém, ainda há possibilidade de entrantes, em leilões menores.



O cenário de juros é outro entrave, avalia Marcos Ganut, sócio da Alvarez & Marsal. “Ainda há novos investidores interessados, mas com menos apetite. Com a alta dos juros, hoje, os grupos já começam a comparar com outras opções de investimento”, afirma. O cenário é mais positivo no setor de aeroportos, que em 2022 terá seu leilão mais aguardado: a sétima rodada de concessões, que inclui Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ). “É a última rodada do setor, com as chamadas ‘joias da coroa’. Há uma oportunidade de atrair grupos de fora, porque são projetos muito importantes, com um modelo já aceito pelo mercado, com uma percepção de risco baixo”, afirma Rafael Vanzella, sócio do Machado Meyer.

A expectativa é que haja um recorde de proponentes no leilão, avalia O’Czerny: “Essa rodada está sendo aguardada há muito tempo. Tem fundos investimentos bastante interessados”. Outro ponto relevante é a recuperação do setor aéreo, após o baque da pandemia. “Há um ano, havia muita incerteza, mas hoje há uma demanda crescente”, diz Ganut.

Além de grupos financeiros, é esperada a participação dos grandes operadores estrangeiros, muitos dos quais já estão no país, como Vinci, Fraport, Zurich e Aena. A CCR também deve disputar.

No setor de portos, há diversos leilões de arrendamentos importantes, como os terminais no Porto de Santos e os de granéis líquidos. A grande expectativa, porém, é pelas desestatizações de companhias docas, afirma Nilton Mattos, sócio do Mattos Filho.

O processo mais avançado é o da Codesa, no Espírito Santo. “Não acredito que novos investidores de fora devam entrar com força. Mas tudo depende de como virá o edital, se as incertezas levantadas ao longo do processo serão resolvidas”, diz ele.

Já a privatização da companhia docas do Porto de Santos é dada como improvável ou inviável entre analistas e executivos do setor, que falaram sob anonimato. A avaliação é que há muitas pendências técnicas e resistências políticas para um prazo bastante curto, em pleno ano eleitoral.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2021

DEPUTADOS APROVAM BR DO MAR

Objetivo da proposta é abrir a navegação costeira entre portos nacionais

Por Marcelo Ribeiro e Raphael Di Cunto — De Brasília

A Câmara dos Deputados concluiu ontem a aprovação do projeto que muda regras de cabotagem (batizado de BR do Mar). O objetivo da proposta é abrir a navegação costeira entre portos nacionais e diminuir a dependência do transporte rodoviário. O texto segue para sanção ou veto do presidente Jair Bolsonaro.

De acordo com o relator, deputado Gurgel (PSL-RJ), a cabotagem é responsável por apenas 11% do transporte interno de cargas.

O projeto retira da legislação atual a obrigatoriedade de que uma empresa possua frota própria. Com a mudança, a expectativa é pela entrada de novas empresas no mercado e do aumento da concorrência no setor, o que pode reduzir custos operacionais.

O texto viabiliza a operação de navios com bandeiras de outras nações, em uma tentativa de reduzir os custos do transporte de cargas. Isso ocorrerá a partir da liberação progressiva da circulação de navios estrangeiros na navegação entre portos nacionais sem que tenham que contratar a construção de embarcações em estaleiros nacionais.



O projeto prevê a permissão para que empresas aluguem um navio vazio para uso na navegação de cabotagem.

Após quatro anos de um período de transição, o afretamento de embarcações estrangeiras será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

A proposta ainda estabelece a criação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, que deve constituir frota e fretar as embarcações para empresas brasileiras de navegação operarem. Com isso, as empresas nacionais de navegação não precisarão investir em frota própria.

Além disso, o texto garante a prorrogação do Reporto, regime tributário especial que desonera investimentos em terminais portuários e ferrovias, até o final de 2023.

O projeto também sugere a redução das alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, taxa que incide sobre o valor do frete cobrado pelas empresas de navegação.

O percentual cai de 25% para 8% para a navegação de longo curso e de 10% para 8% para cabotagem. Além disso, o texto passa a incluir o transporte de grãos sólidos e outras cargas também em 8%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2021

GOVERNO PREVÊ 146 LEILÕES E R\$ 377 BI EM APORTES EM 2022

Os ativos anunciados incluem desde a aguardada rodada de concessões de aeroportos, que inclui Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ), a projetos de menor porte

Por Daniel Rittner, Rafael Bitencourt e Taís Hirata — De Brasília e São Paulo

Na reta final de mandato, o governo Jair Bolsonaro pretende leiloar 146 ativos de sua carteira de concessões e privatizações e levantar R\$ 377 bilhões em novos investimentos. A meta é contratar o “máximo possível” de projetos em 2022, ainda que parte possa ficar para a próxima administração, afirmou ao Valor a secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier

Os ativos anunciados incluem desde a aguardada rodada de concessões de aeroportos - que inclui Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) - a projetos de menor porte, como a concessão do perímetro de irrigação Baixio do Irecê (BA), que prevê aportes de R\$ 1,5 bi. O vencedor da licitação, anunciada para fevereiro, terá por 35 anos uma área de agricultura irrigada de 31.500 hectares.

Na lista de leilões também está o da BR-381/262 em Minas Gerais e no Espírito Santo. Estava previsto para novembro, mas foi adiado duas vezes e remarcado para fevereiro. Trata-se de uma das principais concessões de rodovias, com desembolsos privados acima de R\$ 7 bilhões.

Martha Seillier reconhece que a proximidade das eleições provoca dúvidas entre investidores, sobretudo pelas incertezas relacionadas à política econômica futura. Mas afirma, após rodadas de conversas com o mercado, que haverá interesse pelos leilões em 2022, inclusive de estrangeiros. Para analistas, as licitações do próximo ano, em geral, despertarão interesse. Mas devem ser dominadas por operadores presentes no Brasil e mais tolerantes ao ambiente de incertezas

A avaliação desses analistas é que o setor rodoviário tem o cenário mais incerto. Como serão muitos leilões em 2022, há o temor de que o excesso de oferta faça o nível de concorrência cair. Por outro lado, o setor aéreo é visto com otimismo. “A expectativa é que haja um recorde de proponentes nesse leilão”, diz Daniel O’Czerny, responsável pela área de financiamento de projetos de infraestrutura do Citi.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2021

TRIBUNA DO NORTE

TRIBUNA DO NORTE - RN

BR DO MAR VAI À SANÇÃO E DEVE ESTIMULAR A NAVEGAÇÃO

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira (15), a proposta do governo de incentivo à navegação na costa brasileira, chamado de BR do Mar. Como a matéria já foi analisada pelo Senado, seguirá, agora, direto para a sanção do presidente Jair Bolsonaro. Apresentado ao



Congresso pelo Ministério da Infraestrutura em agosto de 2020, o BR do Mar tem como um dos pilares a flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas no transporte marítimo entre os portos nacionais (cabotagem). Com isso, pretende flexibilizar essas regras para aumentar a oferta de navios e, portanto, a concorrência, baixando os custos desse tipo de navegação.

Expectativa é de que a flexibilização das regras aumente a oferta de navios, baixando os custos

Segundo a pasta, com o impulsionamento da navegação por cabotagem, será possível ampliar o volume de contêineres transportados por ano, saindo de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés), em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022. A iniciativa também permitirá ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as que operam no petróleo e derivados.

O BR do Mar prevê que as empresas poderão, depois de um prazo de transição, alugar embarcações a casco nu (alterando a bandeira estrangeira do navio para brasileira) sem ter navios brasileiros próprios. Esse cenário de liberação total, no entanto, vai acontecer somente após quatro anos da sanção da lei.

Em relação ao aluguel de navios a tempo - quando a bandeira estrangeira é mantida, reduzindo os custos -, a proposta prevê mais hipóteses em relação às normas atuais. No entanto, para acessar esses novos formatos, o negócio só poderá afretar navios que sejam de subsidiária estrangeira pertencente a uma empresa brasileira de navegação. Para o governo, isso dá mais segurança de que haverá frota disponível para a cabotagem no Brasil.

Hoje, o afretamento nessa modalidade é bastante restrito. A lei atual define que uma das hipóteses para afretar dessa forma é que não exista ou não se tenha à disposição uma embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte pretendido - isso é verificado na chamada "circularização", uma espécie de consulta ao mercado. Pelo BR do Mar, nesses casos, a regulamentação do afretamento não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas.

A Câmara já havia analisado a matéria em dezembro de 2020, mas precisou votar o texto novamente em razão das alterações promovidas pelo Senado. Em seu novo relatório, o deputado Gurgel (PSL-RJ) manteve algumas das modificações feitas pelos senadores, mas excluiu outras, como a que jogava a liberalização do afretamento a casco nu apenas para 2027.

Reporto

Após uma mobilização de entidades do setor portuário, o relator resolveu manter no texto a retomada do regime tributário especial para o setor portuário, conhecido como Reporto (Regime

Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária). Como mostrou o Broadcast, a reativação de benefício divide os ministérios da Economia e da Infraestrutura. Pelo texto, a benesse, que se encerrou em 2020, será retomada a partir do próximo ano com validade até o fim de 2023.

Fonte: Tribuna do Norte - RN

Data: 16/12/2021

BC PROJETA DÉFICIT DE US\$ 30 BILHÕES PARA CONTAS EXTERNAS EM 2021

A projeção do Banco Central (BC) para o saldo das contas externas neste ano passou de um déficit de US\$ 21 bilhões para um déficit de US\$ 30 bilhões. O resultado corresponde a 1,8% do Produto Interno Bruto (PIB, soma de todos os bens e serviços produzidos no país) e reflete, principalmente, a expectativa de menor saldo da balança comercial, com aumento das importações, de US\$ 239 bilhões para US\$ 249 bilhões em 2021.



Diego Baravelli - Estimativa reflete menor saldo comercial, com aumento das importações

relação ao relatório anterior, de setembro.

A previsão das transações correntes, que são as compras e vendas de mercadorias e serviços e transferências de renda do Brasil com outros países, está no Relatório de Inflação, publicação trimestral do BC, divulgado hoje (16). No documento, o órgão reduziu a estimativa de crescimento da economia de 4,7% para 4,4% em

Segundo o BC, o aumento no valor projetado para as importações está associado a surpresas no crescimento dos preços dos bens importados. “A dificuldade das cadeias de suprimento globais em atender à demanda tem apresentado duração maior que a esperada anteriormente, com impacto nos preços. As surpresas altistas no valor importado estão razoavelmente disseminadas nos bens intermediários, com destaque para fertilizantes, cujos preços exibem alta acentuada nos últimos meses. A importação de combustíveis também segue em ritmo forte, em ambiente de crise hídrica doméstica e preços internacionais elevados”, diz o relatório.

Nas exportações, manteve-se a previsão de valor recorde, de US\$ 282 bilhões para US\$ 284 bilhões. A revisão reflete o patamar ainda elevado dos preços das commodities no ano, apesar de retração no preço de alguns produtos nos últimos meses, em especial do minério de ferro. “Houve novamente ligeira melhora no cenário para as vendas internacionais de produtos manufaturados, que devem terminar o ano em patamar semelhante ao de 2019, com destaque para óleos combustíveis. As exportações de semimanufaturados também apontam para valor elevado em 2021, com destaque para os preços dos produtos de ferro e aço”, explicou o BC.

Na conta de serviços, houve manutenção da projeção de déficit de US\$ 17 bilhões, abaixo dos níveis pré-pandemia, resultado de retorno lento das viagens internacionais. O BC destaca ainda as menores despesas com aluguel de equipamentos no setor de petróleo, consequência da nacionalização de plataformas de petróleo no âmbito do Repetro, que é o regime que suspende a cobrança de tributos federais de exportação e importação de bens para pesquisa e lavra de jazidas de petróleo e gás natural, principalmente as plataformas de exploração.

“Na renda primária, a melhora da lucratividade das empresas refletiu-se nas despesas líquidas de lucros e dividendos, também impactadas pela incorporação de informações mais recentes na revisão ordinária anual das estatísticas do setor externo”, diz o BC. Com isso, houve ligeiro aumento no déficit esperado, de US\$ 49 bilhões para US\$ 51 bilhões.



Investimento estrangeiro

No caso de um país registrar saldo negativo em transações correntes, ele precisa cobrir o déficit com investimentos ou empréstimos no exterior. A melhor forma de financiamento do saldo negativo é o Investimento Direto no País (IDP), porque os recursos são aplicados no setor produtivo.

A projeção para os ingressos líquidos de IDP foi reduzida de US\$ 55 bilhões para US\$ 52 bilhões (3,2% do PIB) em 2021. Em 2020, foram registrados US\$ 34,2 bilhões (2,38% do PIB) de investimentos externos no Brasil.

“Apesar da recuperação na participação de capital estar em linha com o previsto, as amortizações das operações intercompanhia [por exemplo, quando a matriz no exterior investe na filial no Brasil] têm sido maiores do que previamente esperado”, explicou o BC.

Para os investimentos em carteira, manteve-se a projeção para o ano, de US\$ 21 bilhões, que deve registrar entradas líquidas pela primeira vez desde 2015.

“O aumento do diferencial de juros do Brasil em relação às economias avançadas aumenta a atratividade dos instrumentos de dívida locais, atraindo fluxos estrangeiros para títulos emitidos no país. Por outro lado, o investimento estrangeiro em ações de empresas brasileiras tem diminuído nos últimos meses, possivelmente impactado pelas incertezas fiscais [controle das contas públicas] e pela queda recente dos preços das commodities”, diz o relatório.

Previsão para 2022

O déficit esperado para as transações correntes em 2022 aumentou em relação ao relatório anterior, de US\$ 14 bilhões para US\$ 21 bilhões (1,3% do PIB), também pela expectativa de saldo comercial menor. “A piora no valor esperado para as exportações [de US\$ 289 bilhões para US\$ 276 bilhões] reflete a recente deterioração nos preços de minério de ferro e petróleo. A perspectiva de volume embarcado desses dois produtos também foi reduzida, em linha com expectativas menores de produção doméstica”, explicou o BC.

Para as importações, o recuo da projeção, de US\$ 229 bilhões para US\$ 225 bilhões, reflete, principalmente, atividade doméstica mais fraca do que esperado anteriormente. Ainda no âmbito das importações, a perspectiva é de que, diferentemente de 2021, não haverá valores expressivos de operações no âmbito do Repetro em 2022.

Na conta de serviços, houve manutenção da projeção presente no relatório anterior, de US\$ 26 bilhões. “O aumento do déficit esperado em relação a 2021 reflete a retirada gradual das restrições às viagens internacionais, com impacto nas contas de viagens e transporte de passageiros. Todavia, devido aos riscos associados à covid-19, essas contas ainda devem apresentar, na média do ano, patamar inferior ao pré-pandemia”.

Na conta de renda primária, espera-se resultado semelhante ao de 2021, em torno de US\$ 50 bilhões. As despesas com juros devem ser ligeiramente maiores do que se esperava, resultado do aumento do custo de financiamento e de condições financeiras mais restritivas no Brasil. “A projeção das despesas líquidas com lucros foi marginalmente revisada para baixo, dado o cenário menos favorável para as commodities e para a atividade doméstica”, acrescentou o BC.

Entre os principais passivos da conta financeira, manteve-se a projeção de ligeiro aumento do IDP em relação a 2021. Nesse cenário, o IDP medido como porcentagem do PIB se situa próximo à sua média histórica: 3,2% em 2021 e 3,3% em 2022.

“A evolução da pauta de privatizações e concessões pode contribuir para os fluxos de participação no capital, que devem ganhar importância no total do IDP. Para os investimentos em carteira houve redução na projeção de entradas líquidas, em linha com elevado nível atual de incerteza econômica doméstica. Por outro lado, o diferencial de juros deve continuar sendo o principal fator



de atração de capital para os títulos no país, ainda que mitigado à medida que decorre o processo de normalização monetária nas economias avançadas”, diz o relatório.

Fonte: *Tribuna do Norte - RN*

Data: 16/12/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

CONGRESSO FAZ SESSÃO NESTA SEXTA PARA ANALISAR VETOS PRESIDENCIAIS

Orçamento Geral da União deve ser apreciado na segunda-feira

Por *Karine Melo – Repórter da Agência Brasil – Brasília*

Com deputados e senadores já em clima de recesso, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), confirmou que nesta sexta-feira (17) haverá sessão do Congresso Nacional para apreciação de 29 vetos presidenciais. Na lista, estão vetos que tratam da privatização da Eletrobras (36/2021) e os que dizem respeito à definição do crime de comunicação enganosa em massa (fake news) e de atentado ao direito de manifestação (46/2021).

Relacionados à saúde, a pauta tem vetos a três propostas: sobre quebra de patentes de vacinas e remédios para combate à pandemia de covid-19 (48/2021), sobre o Programa de Proteção e Promoção da Saúde Menstrual (59/2021), além da que prevê o acesso a tratamentos de quimioterapia por usuários de planos de saúde (41/2021).

Segundo Pacheco, o líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO), participará, no dia de hoje, de reuniões com líderes de partidos em busca do “melhor acordo possível”. “O líder do governo vai realizar uma reunião com os líderes para avaliar os vetos que têm acordo para votar, e esse trabalho está acontecendo no dia de hoje para chegar ao melhor acordo possível. Se não houver acordo, aí vai para o voto, e se decide no voto da maioria”, adiantou o senador.

Orçamento

Outra matéria que precisa ser apreciada é a peça orçamentária de 2022. Rodrigo Pacheco disse que os congressistas aguardam a conclusão dos trabalhos da Comissão Mista de Orçamento (CMO) para que a matéria seja levada a plenário. Oficialmente, deputados e senadores só podem começar o recesso parlamentar após a votação do texto, o que deve ocorrer na próxima segunda-feira (20).

Bezerra

Ao chegar ao Senado na manhã desta quinta-feira (16), Pacheco disse que foi uma grande perda para o governo a saída de Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) da liderança do governo no Senado, após ter ficado em terceiro lugar na disputa de uma vaga de ministro do Tribunal de Contas da União (TCU).

“Eu acompanhei, ao longo deste ano de 2021, eu, como presidente do Senado, e ele [Bezerra], como líder do governo. Sempre tive uma relação muito boa, muito próxima, de muito trabalho e de muita reciprocidade também. Ele tem muita qualidade, [é] muito dedicado, cuidava muito bem da pauta, se aprofundava nos projetos. Foi um grande defensor e grande líder do governo no Senado Federal. O governo, obviamente, deverá encontrar um nome que possa ser equivalente ao de Fernando Bezerra”, afirmou.

Plenário

Na última quinta-feira do ano dedicada à votação de propostas consensuais no plenário do Senado, entre requerimentos para realização de audiências públicas, indicações de autoridades para diversos órgãos, operações de crédito e projetos de lei na área de transporte e energia, 17 propostas foram aprovadas na Casa.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 16/12/2021



SENADO NOTÍCIAS - DF

SENADO APROVA TRIBUTAÇÃO MENOR PARA CAMINHONEIROS MEI

Da Agência Senado | 16/12/2021, 14h47



O projeto de lei é de autoria do senador Jorginho Mello (PL-SC) - Roque de Sá/Agência Senado

O Senado aprovou o projeto de lei de Jorginho Mello (PL-SC) que muda a tributação de caminhoneiros autônomos inscritos como microempreendedores individuais (MEI Caminhoneiros) no Simples Nacional (PLC 147/2019).

Pelo projeto, o limite de enquadramento para os MEI caminhoneiros passa de R\$ 81 mil anuais para R\$ 251,6 mil anuais. Já a

alíquota a pagar para a Previdência Social será de 12% sobre o salário mínimo.

— Este projeto contém um valor exato da receita bruta anual máxima aplicável a transportadores autônomos de cargas para enquadramento no MEI. R\$ 251,6 mil, compatível com a realidade deste setor, cuja importância para o crescimento do Brasil é irrefutável. Cumprimento o senador Jorginho Mello, que aqui é conhecido quase pela alcunha Jorginho Pronampe Mello, um defensor deste segmento por todos nós reconhecido, com iniciativas de absoluto acerto — afirmou o senador Marcos Rogerio (DEM-RO), que leu o relatório de Irajá (PSD-TO) favorável à proposta.

Simples Nacional

O projeto ainda aumenta o número de integrantes do Comitê Gestor do Simples Nacional (CGSN), incluindo um representante do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), e um das confederações nacionais de representação do segmento das micro e pequenas empresas.

Dos 4 membros indicados pelo governo, 3 deverão ser da Receita e um da Subsecretaria de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas, Empreendedorismo e Artesanato. Já a vaga das Confederações será ocupada em rodízio anual entre as Confederações existentes.

Este projeto segue para sanção do presidente Jair Bolsonaro.

Agência Senado (Reprodução autorizada mediante citação da Agência Senado)

Fonte: Agência Senado - Notícias - DF

Data: 16/12/2021

MARCO LEGAL DOS MICRO E MINIGERADORES DE ENERGIA VOLTA À CÂMARA

Da Agência Senado | 15/12/2021, 19h49



O projeto foi aprovado com modificações no Senado, onde o relator da matéria foi Marcos Rogério

Jefferson Rudy/Agência Senado

**Proposições legislativas
PL 5829/2019**

O Senado aprovou nesta quarta-feira (15) o projeto que institui um marco legal para a microgeração e a minigeração distribuída de energia — modalidade que permite aos consumidores produzirem a própria energia a partir de fontes renováveis, como solar fotovoltaica, eólica, de centrais hidrelétricas e de biomassa. O projeto (PL 5.829/2019) também trata do Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE) e do Programa de Energia Renovável Social (Pers). O relator da matéria foi o senador Marcos Rogério (DEM-RO). Como foi modificado no Senado, o texto voltará à Câmara dos Deputados, onde teve origem.

De acordo com o relator, o objetivo da proposta é dar mais segurança jurídica e previsibilidade às unidades consumidoras da microgeração e minigeração distribuída.

O texto aprovado no Senado assegura às unidades consumidoras existentes — e às que protocolarem solicitação de acesso na distribuidora até 12 meses da publicação da respectiva lei — a continuação, por mais 25 anos, dos benefícios hoje concedidos pela Resolução Normativa nº 482, de 2012, da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Essa resolução criou o Sistema de Compensação de Energia Elétrica. O projeto determina as regras que prevalecerão após 2045 e detalha quais serão as normas aplicáveis durante o período de transição.

— A microgeração e a minigeração distribuída têm muitos méritos, e por isso vêm sendo estimuladas em todo o mundo. O Brasil não é exceção. A geração de energia elétrica perto do consumo reduz o uso de redes de transmissão e distribuição, o que significa redução, diminuição da sobrecarga, para o sistema elétrico, de investimento nessas redes e das perdas técnicas — disse Marcos Rogério.

O relator afirmou que, nesse sistema, a unidade consumidora com micro ou minigeração distribuída pode injetar na rede de distribuição a energia elétrica gerada, mas não consumida, e ficar com um crédito de energia para ser utilizado quando seu consumo for superior à sua geração. Ele acrescentou que o crédito, que tem validade de 60 meses, é usado para abater o montante de energia que foi fornecido pela distribuidora e, assim, reduzir o valor da conta de energia da unidade consumidora em questão.

De acordo com Marcos Rogério, esse tipo de geração de energia está presente em mais de 5.300 municípios. Ele informou que o número de unidades consumidoras que participam do sistema de compensação já é de mais de 783 mil e a potência instalada alcançou mais de 7.136 kW.

— Não há dúvida de que a microgeração e a minigeração distribuída pode trazer enormes contribuições para o melhor funcionamento do setor elétrico e pode reduzir o custo da energia para toda a sociedade, tanto no longo quanto no curto prazo. Mas é importante que a expansão dessa forma de geração se dê de forma sustentável e, sobretudo, socialmente justa. E esse projeto de lei caminha exatamente nessa direção. O projeto tem o mérito de trazer mais transparência para o setor e, em particular, reconhecer e remunerar os benefícios trazidos pela microgeração distribuída — declarou o relator.



O texto aprovado no Senado estipula uma transição para a cobrança de encargos e tarifas de uso dos sistemas de distribuição por parte dos micro e minigeradores de energia elétrica. Segundo o texto, até 2045 os micro e minigeradores já existentes pagarão os componentes da tarifa somente sobre a diferença, se positiva, entre o consumido e o gerado e injetado na rede de distribuição, como ocorre hoje.

A regra valerá ainda para consumidores que pedirem acesso à distribuidora, por meio do Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE), em até 12 meses da publicação da futura lei. Para contar com o benefício, esses novos geradores terão prazos que variam de 120 dias a 30 meses para iniciar a injeção de energia no sistema, contados do parecer favorável da distribuidora.

O texto define como microgeradores aqueles que instalam (geram) até 75 kW de energia de fontes renováveis (fotovoltaica, eólica, de biomassa e outros) em suas unidades consumidoras (em telhados, terrenos, condomínios, sítios). E define como minigeradores aqueles que instalam (geram) mais de 75 kW até 10 MW.

O projeto prevê uma transição de sete a nove anos no pagamento dos encargos de distribuição (transporte) por aqueles que começarem a geração depois de 12 meses da nova lei. Esses pagamentos são relativos à remuneração dos ativos do serviço de distribuição, da depreciação dos equipamentos da rede e do custo de operação e manutenção do serviço.

A previsão é que novas regras deverão ser definidas pela Aneel em até 18 meses da publicação da lei e valerão a partir de 2029. Para as unidades que protocolarem as solicitações de acesso entre o 13º e o 18º mês a partir da publicação da lei, o texto prevê que essas novas regras entrarão em vigor a partir de 2031. Há também benefícios para cooperativas de natureza rural.

Revisão extraordinária

O texto prevê que, além de receberem os encargos com recursos da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), as distribuidoras de energia elétrica poderão considerar a energia inserida no sistema pelos micro e minigeradores como sobrecontratação involuntária para fins de revisão tarifária extraordinária.

Além disso, estabelece que as distribuidoras poderão realizar chamadas públicas para a compra da energia excedente desses geradores em contratos futuros, conforme regulamentação da Aneel. Essas distribuidoras poderão ainda usar os projetos de micro e minigeração para cumprir parte dos percentuais mínimos de investimento em eficiência energética exigidos pela legislação.

Tarifa mínima

Também está previsto no projeto que, mesmo que um micro ou minigerador consuma muito pouco em um determinado mês, ele ainda pagará um valor mínimo (para minigeradores, vale a demanda contratada).

Bandeiras tarifárias

O texto prevê que as bandeiras tarifárias incidirão somente sobre o consumo a ser faturado, e não sobre a energia excedente usada para compensar o consumo.

As bandeiras tarifárias (verde, amarela e vermelha 1 e 2) são acréscimos na conta de luz quando a energia fica mais cara devido, principalmente, à necessidade de acionar termelétricas movidas a combustível fóssil para suprir a demanda.

Iluminação pública



O texto permite a participação das instalações de iluminação pública no sistema de compensação (SCEE), devendo a rede de um município ser considerada como uma unidade consumidora.

Financiamentos

A proposta determina que, para fins de acesso a recursos de Fundos de Investimento em Participações em Infraestrutura (FIP-IE) e de Fundos de Investimento em Participação na Produção Econômica Intensiva em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (FIP-PD&I), os projetos de minigeração distribuída serão considerados projetos de infraestrutura de geração de energia elétrica.

Benefícios sistêmicos

Também se prevê que a Aneel deverá divulgar os custos e os benefícios sistêmicos das centrais de micro e minigeração distribuída, segundo diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), ouvindo a sociedade, as associações e entidades representativas, as empresas e os agentes do setor elétrico. Nas diretrizes, o CNPE deverá considerar benefícios relacionados à localidade e considerar os componentes de geração, as perdas elétricas, a transmissão e a distribuição.

Grandes usinas

Em relação às grandes usinas de geração de energia fotovoltaica para venda no Ambiente de Contratação Livre (ACL) ou para autoconsumo, o texto prevê a apresentação de estudo simplificado contendo os dados de pelo menos um ano de medição (realizada por satélite ou estação instalada no local do empreendimento).

Modificações

O texto original do projeto de lei é de autoria do deputado federal Silas Câmara (Republicanos-AM). Durante a tramitação na Câmara dos Deputados, o texto foi modificado pelo relator da matéria naquela Casa, o deputado federal Lafayette de Andrada (Republicanos-MG). Agora, com as alterações feitas no Senado, a matéria volta para a Câmara.

Marcos Rogério acolheu emendas dos senadores Jean Paul Prates (PT-RN), Irajá (PSD-TO), José Aníbal (PSDB-SP), Weverton (PDT-MA), Paulo Paim (PT-RS), Carlos Fávaro (PSD-MT) e Jorginho Mello (PL-SC). Segundo Marcos Rogério, as emendas acatadas “tornam a proposição mais equilibrada, no sentido de garantir que a microgeração e a minigeração distribuída continue se expandindo, atingindo cada vez mais uma camada maior da nossa população, ao mesmo tempo em que torna a repartição de custos mais justa”.

Carlos Fávaro apoiou a aprovação da matéria, argumentando que ela representa uma modernização das normas do setor.

— É esse o nosso papel, é isso que a população brasileira espera do Congresso Nacional: que entenda os momentos, momentos como este que passamos recentemente, de uma crise hídrica sem precedentes. E nós conseguimos aqui modernizar a legislação, aperfeiçoar a legislação para que a iniciativa privada possa investir, gerar energia elétrica, fazer com que o crescimento tenha sustentabilidade na geração de energia elétrica — declarou Fávaro.

Para Marcos Rogério, o projeto “moderniza o setor elétrico, ainda mais num campo que é importante e que cresce a cada ano de forma muito segura e sustentável no Brasil, mas que carecia de um marco legal como esse”.

José Aníbal disse que sua emenda, que foi acatada pelo relator, permite que sejam classificadas como mini ou microgeradores as unidades flutuantes de geração fotovoltaica instaladas sobre lâminas d'água.

— Essas usinas oferecem um enorme potencial de aproveitamento de reservatórios e lagos para geração de energia elétrica próxima aos centros de carga nas áreas metropolitanas, onde os terrenos para instalação de painéis fotovoltaicos costumam ser mais escassos e caros. Além de permitirem o aproveitamento de áreas que de outra forma permaneceriam ociosas, essas unidades reduzem a evaporação nas áreas cobertas e, portanto, amenizam a escassez hídrica — afirmou Aníbal.

Jean Paul Prates também apoiou a proposta. Ele disse que a geração própria de energia será remunerada pelos benefícios que traz ao meio ambiente e ao sistema elétrico.

— A Aneel deve calcular e determinar, até março de 2022, os mecanismos para a consideração desse benefício. E para evitar que ocorra a proliferação e a comercialização de projetos protocolizados dentro do período de isenção, o projeto de lei estabelece uma garantia de fiel cumprimento importantíssima, uma garantia de fiel cumprimento equivalente a 2% do valor dos novos projetos. A micro e mini geração, finalmente, é caracterizada como produção de energia elétrica para consumo próprio e, portanto, deverá ser isenta de ICMS — ressaltou Jean Paul.

Para o senador Jaques Wagner (PT-BA), as mudanças vão viabilizar o crescimento da produção de energia limpa no Brasil.

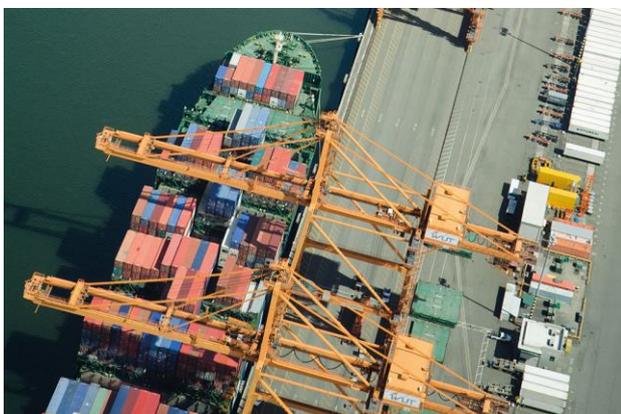
Com informações da Agência Câmara
Agência Senado (Reprodução autorizada mediante citação da Agência Senado)
Fonte: Agência Senado - Notícias - DF
Data: 16/12/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

REGULAMENTAÇÃO E EFICÁCIA GERAM INCERTEZAS PARA SEQUÊNCIA DO BR DO MAR

Por Danilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 16 Dezembro 2021*



Arquivo/Divulgação

Agentes estudam quais efeitos das mudanças aprovadas pelo Congresso. Minfra projeta que volume de contêineres transportados aumentará dos 1,2 milhão de TEUs, registrados em 2019, para 2 milhões TEUs, em 2022.

Um dia após a aprovação do BR do Mar na Câmara dos Deputados, agentes do setor de navegação estudam os efeitos e os próximos passos das alterações no seu marco regulatório. Entre armadores de cabotagem ainda existe

uma série de incertezas de como será a regulamentação e a eficácia do programa. A maioria das empresas ainda analisa o efeito das mudanças no mercado brasileiro de navegação. O texto final do projeto de lei 4.199/2020, aprovado na última quarta-feira (15), será submetido à sanção presidencial, que está prevista para ocorrer antes do final do ano.



Há empresas que temem, por exemplo, que ocorra um impacto negativo da rejeição pelos deputados da emenda do Senado que previa o veto à abertura do afretamento a casco nu ou que tal medida ocorresse somente num espaço de 15 anos. O entendimento é que o texto aprovado trará mudanças imediatas, pois permitirá afretamento de dois navios nessa modalidade já em 2022 e a abertura total em 2023.

A justificativa de impacto fiscal para a rejeição da emenda 19 também causou estranheza. Fontes ouvidas pela Portos e Navios avaliam que essa medida, caso fosse aprovada, não causaria impacto, uma vez que os recursos são da empresa de navegação. Em seu parecer, o relator do PL, deputado Gurgel (PSL-RJ) considerou que ampliar, de três para cinco anos, o tempo para uso de recursos da conta vinculada poderia gerar um impacto fiscal relevante e que o prazo de três anos se mostra suficiente para fazer uso dos recursos da conta vinculada.

A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística (Logística Brasil) não enxerga nenhum tipo de flexibilidade no afretamento a partir do programa, por entender que a modalidade a casco nu tem um custo muito alto, não sendo competitiva frente ao afretamento por tempo baseado em tonelagem. "Fica uma questão para confirmar que estamos falando da rejeição da resolução Antaq 01/2015: vamos ver qual será o múltiplo de tonelagem que a regulação vai prever para a possibilidade desse afretamento. Agora que vamos confirmar a origem desse BR do Mar", indagou o diretor da Logística Brasil, Abrahão Salomão.

A Logística Brasil considera que o atual marco regulatório, a Lei 9432/1997, é perfeito e abraça todas as hipóteses possíveis de afretamento. Para a associação, o problema da cabotagem nunca foi a lei, mas a regulação, por considerar a Antaq [Agência Nacional de Transportes Aquaviários], historicamente, ineficiente para permitir que a Lei 9432/97 alcançasse todos seus efeitos. "Se o Minfra quisesse realmente desenvolver a cabotagem ou se entendesse o assunto estaria focado na regulação, e não na lei", criticou Salomão.

A associação voltou a afirmar que o BR do Mar foi feito por quem não entende e por quem não quer o desenvolvimento da cabotagem. Em nota, a Logística Brasil sublinhou que o programa está indo no 'RUMO contrário' ao que o país precisa para desenvolver esse modal. A avaliação da Logística Brasil é que o Senado atenuou o que era péssimo e a Câmara, confirmando as votações na fase inicial, conseguiu evitar uma 'catástrofe'. "Um país com o potencial de cabotagem como o Brasil, ter em seu ordenamento o BR do Mar é uma vergonha e uma grande derrota", lamentou Salomão.

O Ministério da Infraestrutura considerou a aprovação do PL que cria o BR do Mar um passo importante para a transformação da navegação por cabotagem e da matriz de transportes brasileira. A expectativa da pasta é que o programa faça com que o transporte entre portos da costa brasileira atinja 30% de participação da matriz logística do país, ante os 11% atuais. O ministério projeta que o BR do Mar contribuirá para ampliar o volume de contêineres transportados, por ano, de 1,2 milhão de TEUs, registrados em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022, além de aumentar em 40% a capacidade da frota dedicada à cabotagem nos próximos três anos.

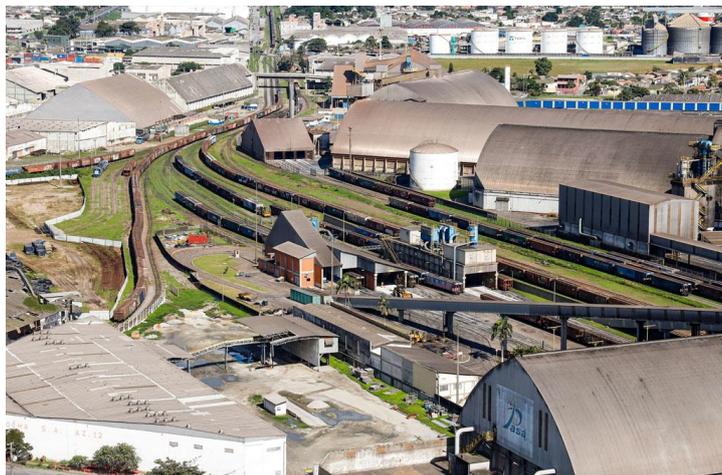
"O projeto traz um grande avanço para todo o setor e, por consequência, para o país. Ao incentivar a cabotagem, teremos um meio de transporte mais limpo e sustentável, com menores custos e maior eficiência. No fim, todos serão beneficiados, dos produtores àqueles que terão novas oportunidades de trabalho", afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Em uma rede social, ele afirmou que, a partir da aprovação do BR do Mar, será possível explorar o potencial dos cerca de oito mil quilômetros da costa brasileira, além de incentivar a concorrência, criar rotas, equilibrar a matriz e reduzir custo logístico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/12/2021

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR FERROVIA CHEGA A 20% NOS PORTOS PARANAENSES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Dezembro 2021

Das 53.054.946 toneladas movimentadas de janeiro a novembro deste ano, 20,1% foram por ferrovia. Esse percentual é equivalente a 10.669.705 toneladas de mercadorias, de diversos segmentos, movimentadas pelo modal



A chegada e saída de produtos em vagões, nos portos do Paraná, segue em alta. Das 53.054.946 toneladas movimentadas de janeiro a novembro deste ano, 20,1% foram por ferrovia. Esse percentual é equivalente a 10.669.705 toneladas de mercadorias, de diversos segmentos, movimentadas pelo modal.

Do restante, 40.927.435 toneladas de cargas foram transportadas em caminhões (77,1%) e 1.457.806 toneladas de líquidos (2,7%), pelos oleodutos. Apesar do volume de cargas

movimentado nesses onze meses estar 1% menor, como mostra o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a participação dos dois modais alternativos ao rodoviário está maior.

“Este, conseqüentemente, está cada vez mais diluído. Estamos caminhando para um maior equilíbrio nas matrizes de transporte nos Portos do Paraná”, afirma. Ainda segundo Garcia, “os projetos lançados pelo Governo do Estado, especialmente o projeto Cais Leste, ‘moegão’, e da Nova Ferroeste, têm incentivado os terminais e operadores também ampliarem a capacidade ferroviária”.

No ano passado, das 53.526.635 toneladas de cargas movimentadas de janeiro a novembro, 81,6% (43.703.550 toneladas) chegaram ou saíram por rodovias; 16,9% (9.025.283 toneladas), pela ferrovia; e 1,5% (797.803 toneladas), pelo duto.

Essa alta na participação do modal ferroviária foi observada, principalmente, no transporte de soja, farelos, fertilizantes, derivados de petróleo, das cargas em contêineres, do trigo e do açúcar.

Considerando a movimentação de cargas pelo modal ferroviário nos últimos anos, nos portos do Paraná, o volume vinha aumentando de 2016 (8.517.933 t), 2017 (9.994.352 toneladas), até 2018, quando chegou a 10.342.648 toneladas, 19,5% do total movimentada naquele ano (2018). Em 2019, o volume de carga em vagões voltou a cair para 8.803.544 toneladas, 16,5% do total que chegou ou saiu dos terminais paranaenses no penúltimo ano. Em 2020, porém, a participação do modal voltou a subir, chegando a 17,3% do total movimentado no ano passado. Foram 9.908.970 toneladas carregadas ou descarregadas nos trilhos.

“Neste ano, apesar de não termos fechado 2021 ainda, já movimentamos mais, pela rodovia, do que jamais havíamos registrado até hoje, em volume”, diz o diretor-presidente da Portos do Paraná.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2021

PORTO DO RIO DE JANEIRO INICIA TEMPORADA DE CRUZEIROS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Dezembro 2021



Suspensos no ano passado, em todo o Brasil, por causa da pandemia da Covid-19, os navios de passageiros voltaram a atracar no Porto do Rio de Janeiro e devem aquecer a economia carioca neste verão. Durante a temporada de cruzeiros 2021/2022, iniciada no dia 1º de dezembro e com término programado para 11 de maio de 2022, o Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá receberá 60 atracações de 25 navios, com aproximadamente 170 mil pessoas.

Desde outubro, quando ocorreu a liberação dos cruzeiros pelo Governo Federal, a empresa arrendatária do terminal marítimo de passageiros, Pier Mauá, junto à Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária responsável pela administração do Porto do Rio de Janeiro providenciaram a estrutura e as medidas necessárias para atender aos protocolos estabelecidos pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

Os procedimentos de segurança determinados pela Anvisa incluem: apresentação, antes do embarque, do certificado de vacinação completa contra a COVID-19 e da testagem negativa (RT-PCR feito até 72h ou teste de antígeno feito até 24h antes); lotação máxima limitada a 75% da capacidade de passageiros; higienização das embarcações; espaçamento a bordo de 1,5 metros entre grupos diferentes; separação de cabines para isolamento de casos suspeitos; aprovação prévia dos protocolos de cada navio pela Anvisa; notificação diária da situação de saúde a bordo pela embarcação; entre outras ações preventivas.

O Rio de Janeiro é o estado com maior quantidade de destinos para os viajantes de cruzeiros. Além da capital, Búzios, Angra dos Reis, Ilha Grande e Cabo Frio também recebem passageiros. MSC "Preziosa", "Costa Fascinosa", "Ocean Explorer", "Celebrity Infinity", "Celebrity Silhouette" e "MS Seven Seas Voyager" são alguns dos transatlânticos que atracarão no Porto do Rio de Janeiro nesta temporada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/12/2021

PETROBRAS CONFIRMA 15 NOVAS PLATAFORMAS ATÉ 2026 EM REUNIÃO DO CONSELHO DE PETRÓLEO E GÁS DA FIRJAN

Da Redação OFFSHORE 15 Dezembro 2021



A Petrobras a notícia de que 15 novas plataformas próprias de produção de petróleo e gás entrarão em operação até 2026, a maior parte no pré-sal do Rio de Janeiro. O comunicado ocorreu durante apresentação do Plano Estratégico para o quinquênio 2022-2026 em reunião do Conselho Empresarial de Petróleo e Gás da Firjan, na segunda-feira (13). A Petrobras ampliou em 24% a programação de seus investimentos em relação ao plano anterior, devendo chegar a US\$ 68 bilhões.

Na área de refino, há previsão de investimento de US\$ 6,1 bilhões nos próximos cinco anos, sendo US\$ 1,5 bilhão na integração entre a Refinaria Duque de Caxias (Reduc) e o GasLub Itaboraí, para a produção de derivados de alta qualidade e de óleos básicos. "No GasLub, está prevista uma planta de óleo lubrificante para diesel S-10 (com teor de enxofre menor) e uma unidade processadora de gás natural. Estimamos a geração de 10 mil empregos", detalhou Rafael Chaves, gerente executivo de Estratégias da Petrobras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/12/2021

AVEVA E RADIX ANUNCIAM PARCERIA PARA ÁREA DE PETRÓLEO OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 15 Dezembro 2021



A Aveva e a Radix anunciam parceria para desenvolver uma nova solução de engenharia e tecnologia capaz de reduzir o tempo de comissionamento e startup, mitigar riscos operacionais e aumentar produtividade em unidades de produção de petróleo em todo o mundo.

Para a primeira fase do projeto, foi desenvolvida uma POC (Proof of Concept), com o objetivo de construir um modelo dinâmico, utilizando o simulador Aveva Dynamic Simulation. Foi simulada a produção

de óleo e gás no topside de uma Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferências de Petróleo (FPSO), a qual, por meio do Aveva InTouch HMI, foi integrada a uma réplica do sistema supervisório da unidade.

"O OTS (Operator Training Simulator) permite aos operadores, sejam eles novos ou experientes, praticarem diferentes cenários em situações recorrentes, assim como vivenciarem situações atípicas de operação, em um ambiente virtual e seguro", afirma Marcos Krikorian, Engenheiro de Aplicações Sênior na Aveva.

A ideia é que o modelo seja adaptável para ganhar escala. Por meio de um simulador dinâmico de processos, combinado a uma ferramenta de supervisão, foi possível criar mudanças nas variáveis de processo, como temperatura, pressão e vazão, cenários de partida e de parada da unidade, sintonia das malhas de controle, bem como acompanhar o comportamento dinâmico das respostas de todo o sistema pela tela do supervisório de operação.

Com o modelo dinâmico, é possível testar o funcionamento das malhas de controle e de segurança, a fim de ajustar a sintonia dos controles e garantir a confiabilidade da malha de controle definida no projeto, e mitigar possíveis riscos na partida, parada e operação normal da unidade.

A solução também pode ser usada para treinar os operadores de sala de operação da unidade, em um ambiente digital e seguro, para garantir uma experiência real com os sistemas da unidade antes de partir e operar a unidade no campo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2021

ALÍQUOTA DO AFRMM PARA GRANÉIS LÍQUIDOS SEGUIRÁ EM 40% PARA NORTE E NORDESTE

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15 Dezembro 2021



Arquivo/Divulgação

Texto final aprovado na Câmara dos Deputados, nesta quarta-feira (15), prevê que EBNs utilizem empresas especializadas, além dos estaleiros, para efetuar os reparos.

O texto final do BR do Mar (PL 4.199/2020) manteve a alíquota de 40% para o Adicional ao Frete para a



Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) na navegação fluvial e lacustre de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. A proposta, aprovada nesta quarta-feira (15) pelo plenário da Câmara dos Deputados, restringe a regulamentação do poder executivo com relação à concessão de descontos. Para o relator do PL, deputado Gurgel (PSL-RJ), a manutenção dessa alíquota vai propiciar a manutenção da navegação fluvial e lacustre nessas regiões.

Os deputados rejeitaram a emenda 19, que previa modificações na lei 10.893/2004, para tratar da perda do direito de uso do AFRMM, que decairia em cinco anos, ante os três anos atuais. A avaliação final foi que tal alteração poderia gerar impacto fiscal relevante. Além disso, o entendimento foi que o prazo de três anos se mostra suficiente para fazer uso dos recursos da conta vinculada.

Outra emenda aprovada modifica a Lei 10.893/2004 a fim de incluir os serviços de manutenção e revisão entre as hipóteses de uso dos recursos do AFRMM. O parecer final sugeriu ainda que empresas especializadas possam realizar tais serviços, e não apenas estaleiros. "A sugestão é bem-vinda, na medida em que se abre a possibilidade do uso dos recursos da conta vinculada das empresas brasileiras de navegação (EBNs) para manutenções preventivas e corretivas", justificou Gurgel. Com a medida, as EBNs poderão utilizar empresas especializadas, além dos estaleiros, para efetuar os reparos.

A proposta final também prevê que os recursos do AFRMM sejam utilizados no financiamento para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária e, adicionalmente, permite que os recursos sejam utilizados em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento do poder executivo federal. Os deputados, porém, rejeitaram a emenda 18 que vinculava a possibilidade do uso dos recursos da conta vinculada ao período de calamidade pública reconhecido por decreto em 2020, em razão da pandemia de Covid-19.

A Câmara incluiu a manutenção das embarcações entre as possibilidades de financiamento com os recursos do FMM. "Nada mais justo que permitir que as empresas tenham acesso aos recursos do fundo para entre outros fins, promover as manutenções necessárias, inclusive as preventivas", destacou Gurgel. O relator acrescentou a proposta que permite às EBNs definir como e onde empregar esses recursos, seja por meio de um estaleiro, seja por meio de uma empresa brasileira especializada na atividade. Outro ponto alterado na lei diz respeito à possibilidade de uso dos recursos do FMM nas obras de infraestrutura portuária e aquaviária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

Para utilizar os recursos de "feeds" é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006