

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 110/2021
Data: 20/07/2021**

ÍNDICE

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

| | |
|--|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| NOVA FERROVIA EM MATO GROSSO TRARÁ MAIS CARGAS AO PORTO DE SANTOS..... | 4 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 5 |
| ANTAQ REALIZARÁ AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES | 5 |
| FLÁVIA TAKAFASHI É A NOVA DIRETORA DA ANTAQ..... | 5 |
| ANTAQ PRORROGA ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM INSTITUIÇÃO ALEMÃ GIZ | 6 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 6 |
| SOPESP SERÁ PARCEIRO NA EXPO RETOMADA | 6 |
| CODERN GARANTE A NORMALIDADE DA OPERAÇÃO DA CMA CGM, INFORMA MELHORIAS NO PORTO DE NATAL E EXPLICA REDUÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO DO PRIMEIRO SEMESTRE | 7 |
| VTMIS DO PORTO DE VITÓRIA MOSTRA BALANÇO POSITIVO NO SEMESTRE | 8 |
| DOCUMENTO ELETRÔNICO VAI DESBUROCRATIZAR TRANSPORTE DE CARGAS, DIZEM DEPUTADOS | 8 |
| NORSUL ANUNCIA OPERAÇÃO EM ESTRADAS E FERROVIAS | 11 |
| MAIOR NAVIO-HOSPITAL CIVIL DO MUNDO, CONHEÇA | 12 |
| EVERGREEN ENCOMENDA MAIS 6000 CONTENTORES | 13 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 13 |
| DISTRIBUIÇÃO VÊ MERCADO DE AÇO NO BRASIL NORMALIZADO, NÃO PREVÊ MAIS REAJUSTES DE USINAS..... | 13 |
| PETROBRAS RECEBE INDICAÇÕES DO GOVERNO PARA CONSELHO | 15 |
| MONEYTIMES | 15 |
| INDÚSTRIAS ROMI VÊ RETOMADA FAZER EFEITO E LUCRO SALTA 277% NO 2º TRIMESTRE..... | 15 |
| LUCRO LÍQUIDO DA NEOENERGIA MAIS QUE DOBRA E ATINGE R\$ 1 BI NO 2º TRI..... | 16 |
| SANEPAR NÃO TEM RISCOS POLÍTICOS E ESTÁ MAIS QUE PREPARADA PARA ENFRENTAR REGULAÇÃO, APONTA FITCH | 17 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 17 |
| EXCELERATE SEGUE COMO ÚNICA INTERESSADA EM TERMINAL DE GNL DA BAHIA..... | 17 |
| EPE indica quatro novos terminais de GNL, que somam R\$ 1 bi em investimentos | 19 |
| INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM ENERGIA LIMPA ESTÃO LONGE DA ROTA DE DESCARBONIZAÇÃO..... | 21 |
| CRISE HÍDRICA EXIGE SOLUÇÕES ENERGÉTICAS EFICIENTES, POR HÉLIO SUGIMURA..... | 23 |
| A TRANSPOSIÇÃO DAS BARREIRAS TRIBUTÁRIAS PARA APERFEIÇOAR O NOVO MERCADO DE GÁS | 24 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 26 |
| MATO GROSSO ABRE EDITAL PARA INICIATIVA PRIVADA CONSTRUIR FERROVIA DE 730 QUILOMETROS | 26 |
| COM CRISE HÍDRICA, ITAIPU TEM MENOR GERAÇÃO DE ENERGIA EM 27 ANOS | 27 |
| FUNDOS PREVIDÊNCIA PRIVADA APOSTAM EM AÇÕES PARA ATRAIR CLIENTES. ENTENDA COMO FUNCIONAM OS PLANOS | 28 |
| BOLSONARO CRITICA PROPOSTA DE REFORMA TRIBUTÁRIA: 'FORAM COM MUITA SEDE AO POTE'..... | 30 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 31 |
| CÂMARA AFROUXA LIMITE DE GASTO DE ESTATAIS | 31 |
| DONA DAS MARCAS BRASTEMP E CONSUL VAI INVESTIR R\$ 240 MI PARA AMPLIAR FÁBRICAS..... | 32 |
| RELATÓRIO DA ECONOMIA VÊ BAIXO RETORNO DE EMPRESAS PARA UNIÃO..... | 33 |
| TARCÍSIO DIZ QUE LEIS ESTADUAIS TORNAM 'URGENTE' MP DE NOVO REGIME DE FERROVIAS | 34 |
| EM REUNIÃO COM GUEDES, PREFEITOS PEDEM CRÉDITO EXTRA DE R\$ 5 BILHÕES PARA TRANSPORTE URBANO..... | 36 |
| VALOR ECONÔMICO (SP) | 37 |
| RUMO PODERÁ CONSTRUIR FERROVIA DE R\$ 12 BI NO MT | 37 |
| NOVO PREMIÊ DO HAITI TOMA POSSE E PEDE UNIÃO NACIONAL | 38 |
| TARCÍSIO DIZ QUE GOVERNO ESTÁ REDESENHANDO A TRANSNORDESTINA..... | 39 |
| QUEM FALA QUE FERROGRÃO VAI DEVASTAR FLORESTA, NÃO ENTENDE DE MEIO AMBIENTE, DIZ TARCÍSIO..... | 40 |
| TARCÍSIO PREVÊ MANDAR RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA MRS AO TCU EM SETEMBRO | 41 |
| TARCÍSIO DEFENDE MP PARA MARCO REGULATÓRIO DAS FERROVIAS | 41 |
| BOLSONARO FAZ NOMEAÇÕES PARA AS DIRETORIAS DE ANTT, ANTAQ E ANVISA..... | 43 |
| THYSSENKRUPP MONTA CENTRO GLOBAL DE ENGENHARIA DE MINERAÇÃO NO PAÍS | 43 |
| G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO | 45 |
| SHELL CONFIRMA PLANOS DE RECORRER DE DECISÃO JUDICIAL HOLANDESA SOBRE METAS CLIMÁTICAS..... | 45 |



| | |
|--|-----------|
| AGÊNCIA BRASIL - DF | 45 |
| PRESIDENTE FALA SOBRE AUXÍLIO EMERGENCIAL E CRESCIMENTO ECONÔMICO | 45 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS | 46 |
| COREIA GARANTE 94% DAS ENCOMENDAS GLOBAIS DE NAVIOS-TANQUE DE GNL NO PRIMEIRO SEMESTRE | 46 |
| CARGILL MOBILIZA ESTUDOS SOBRE AUMENTO DE CALADO NA BARRA NORTE | 47 |
| TOKARSKI PROJETA FORTALECIMENTO DOS ARRENDAMENTOS SIMPLIFICADOS | 48 |
| LEVANTAMENTO DA FIRJAN REGISTRA RECUPERAÇÃO DE VAGAS NO MERCADO DE PETRÓLEO E GÁS FLUMINENSE | 49 |
| BACIA DE SANTOS ATINGE RECORDE DE PARTICIPAÇÃO NA PRODUÇÃO NACIONAL DE PETRÓLEO E GÁS | 50 |
| EQUIPAMENTO PARA MONITORAR CORRENTES MARINHAS E ONDAS É INSTALADO NO PORTO DE IMBITUBA | 50 |
| NORSUL DIVERSIFICA ATIVIDADES PARA GARANTIR LOGÍSTICA MULTIMODAL | 51 |
| PRIMEIRA EDIÇÃO DO PLANO INDICATIVO DE TERMINAIS DE GNL DA EPE APONTA 4 TERMINAIS PRIORITÁRIOS | 52 |
| COMISSÃO APROVA REVISÃO NA LEI DE ENSINO DA MARINHA | 54 |
| WÄRTSILÄ OBSERVA AUMENTO EM SERVIÇOS E ESPERA CRESCIMENTO NO TERCEIRO TRIMESTRE | 54 |
| AIR LIQUIDE INTENSIFICA APOIO AO PRIMEIRO NAVIO MOVIDO A HIDROGÊNIO | 55 |
| TACs DE CONTEÚDO LOCAL SERÃO MECANISMO PARA DESENVOLVER INDÚSTRIA, DIZ ABIMAQ | 56 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA | 57 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS | 57 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVA FERROVIA EM MATO GROSSO TRARÁ MAIS CARGAS AO PORTO DE SANTOS

Edital do chamamento público para a construção do primeiro projeto estadual foi lançado nesta segunda (19) em Cuiabá

Por: *Maurício Martins* - 20/07/21 - 07:55



Segundo governador do MT, projeto abre a possibilidade de transportar mais cargas até o Porto de Santos Foto: Arquivo/AT

Uma nova malha ferroviária que será construída no estado do Mato Grosso, ligando a capital Cuiabá ao norte e sul do estado, tem potencial de aumentar o escoamento de cargas para exportação pelo Porto de Santos. O edital de chamamento público para a construção foi lançado nesta segunda-feira (19) pelo

governador Mauro Mendes (DEM) e acompanhado por A Tribuna, por meio de videoconferência. Trata-se da primeira ferrovia estadual em Mato Grosso.

O projeto tem 730 quilômetros e vai interligar as cidades de Cuiabá e Rondonópolis, seguindo até Nova Mutum e Lucas do Rio Verde. Prevê pátios a cada 25 quilômetros, além de se conectar com a malha ferroviária nacional. O investimento estimado é de R\$ 12 bilhões e a vencedora terá prazo de 45 anos para operar.

O governador de Mato Grosso disse para A Tribuna que o novo projeto abre a possibilidade de transportar mais cargas até o Porto de Santos. “Vai aumentar significativamente (o volume de cargas para Santos). O desafio é melhorar a logística, a eficiência, daquele que é o mais importante porto brasileiro. E, com certeza, esses investimentos vão acontecer, a partir do momento que aportarmos lá mais cargas para exportações”, explicou Mendes.

A implantação da ferrovia estadual está amparada pela lei federal 12.379/2011, que permite a criação de linha férrea de abrangência exclusiva no Estado. A Rumo, responsável pela concessão da ferrovia federal que liga Rondonópolis até Santos, já manifestou interesse no projeto.

O governador ressaltou que os projetos federais em Mato Grosso não atrapalham a intenção do Estado, pelo contrário. “Temos a possibilidade de ter três ferrovias, todas são bem-vindas. Estamos chegando a 80 milhões de toneladas e devemos chegar, até o final da década, a 120 milhões de toneladas. Com esse crescimento grande de produção, temos capacidade de gerar cargas para duas outras ferrovias”.

Pelo edital, as empresas interessadas terão 45 dias para apresentar propostas. Depois, estão previstos até 60 dias para a publicação do resultado e assinatura do contrato. A partir daí a vencedora fará o licenciamento ambiental.

A obra deve ser iniciada em até seis meses após a emissão da licença de instalação, com previsão para o primeiro semestre de 2022. A estimativa é de que todo o trecho seja concluído até o fim de 2028. A infraestrutura ferroviária poderá ser compartilhada pela empresa vencedora com outra companhia de transporte que preste serviços naquele estado.

“Esse modal é muito importante para a saída dos grãos, mas também conecta a indústria e o comércio de Mato Grosso com o mercado nacional. A indústria de alimentos, de etanol, vai passar por essa ferrovia. E temos toda a segurança jurídica para fazer”, ressaltou o governador.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 20/07/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Dia: 22 de julho, quinta-feira

Horário: 15h

Prazo de inscrição: das 10h às 14h, do dia 22 de julho de 2021

- Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever apenas pelo WhatsApp (61) 2029-6940;
- Os interessados podem ainda enviar suas contribuições em formato de texto, áudio e/ou vídeo pelo WhatsApp (61) 2029-6940.
- Os interessados também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo “Zoom”. Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta “Zoom”, será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo “Whatsapp”.

Link de Transmissão: <https://youtu.be/ZbIXYoC5q6Q>

Mais informações: srg@antag.gov.br ou (61) 2029-6940

Reunião online acontecerá em 22 de julho

A ANTAQ realizará audiência pública virtual em 22 de julho com o intuito de obter contribuições para o aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 – Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres. A reunião virtual faz parte da Consulta Pública No 13/2021.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 20/07/2021

FLÁVIA TAKAFASHI É A NOVA DIRETORA DA ANTAQ

O presidente da República, Jair Bolsonaro, nomeou Flávia Moraes Lopes Takafashi para exercer o cargo de diretora da ANTAQ, com mandato até 18 de fevereiro de 2026, na vaga decorrente do término do mandato de Francisval Dias Mendes. A nomeação foi publicada nesta terça-feira (20) no Diário Oficial da União.

Flávia Takafashi é servidora pública federal da carreira de especialista em Regulação de Transportes Aquaviários da ANTAQ, com experiência de mais de dez anos atuando com matérias afetas ao setor portuário brasileiro. Atualmente, é diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura.

Flávia Takafashi é mestre em Direito das Relações Internacionais e da Integração da América Latina pela Universidad de la Empresa / Montevideu-Uruguai, pós-graduada em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy, pós-graduada em Logística Internacional pela Abracomex (Associação Brasileira de Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior), possui MBA em Regulação de Serviços Públicos pela Fundação Getúlio Vargas – FGV e é bacharel em Direito.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

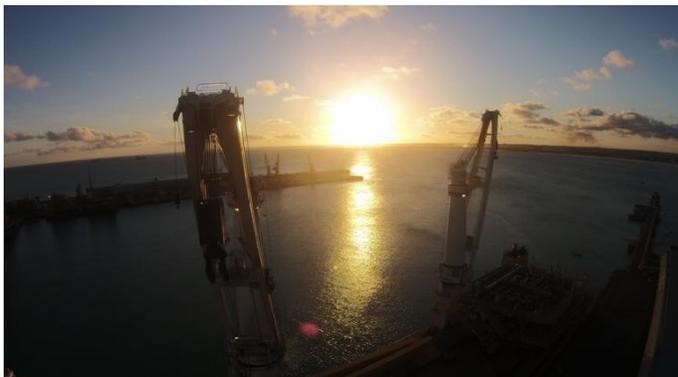
Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 20/07/2021

ANTAQ PRORROGA ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM INSTITUIÇÃO ALEMÃ GIZ



ANTAQ e instituição de cooperação internacional GIZ estudam os riscos e os impactos da mudança do clima sobre os portos organizados brasileiros

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ prorrogou o prazo de vigência do Acordo de Cooperação Técnica firmado com a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH pelo período de 12 meses. A prorrogação foi publicada na Seção 1 do Diário Oficial da

União da última quarta-feira (14).

O acordo de cooperação técnica ANTAQ/GIZ tem como principal objetivo a execução de estudo para identificar os riscos e impactos impostos pela mudança do clima na movimentação de cargas nos portos organizados brasileiros, bem como propor medidas mitigatórias visando preservar o serviço adequado e a competitividade dessas instalações.

O estudo está na sua 2ª fase. Nesta etapa, o objetivo é aprofundar o impacto das mudanças climáticas em três portos – Aratu (BA), Santos (SP) e Rio Grande (RS).

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: 19/07/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPESP SERÁ PARCEIRO NA EXPO RETOMADA



INCIO EXPOSITORES E VISITANTES POLÍTICA DE PRIVACIDADE CURADORIA E CONTEÚDO MOTÉIS CREDENCIADOS NOTÍCIAS CONTATO

EVENTO TESTE OFICIAL ✓
AUTORIZADO PELO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO E
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS.

Testagem e monitoramento
de 100% dos participantes

SANTOS

REALIZAÇÃO
ABEOC
ABRACE
CVB SANTOS
SINDIPROM SP
UBRAFE

21 e 22 de Julho de 2021 | Santos Convention Center
Com protocolos e práticas internacionais já aplicadas com êxito

Imagem: Expo Retomada / Site

Entre os dias 21 e 22 de julho, o Santos Convention Center será palco da 2ª edição da Expo-Retomada, um dos eventos testes do Governo do Estado de São Paulo, que irá reunir os principais players da indústria de eventos para disseminar conteúdo e demonstrar os protocolos de segurança e inovações. O evento

servirá como base para pesquisa científica e embasará o governo quanto à liberação segura para retomada do segmento de eventos de negócios, feiras e congressos.

A edição deste ano conta com a participação e o apoio do SOPESP – Sindicato dos Operados Portuários do Estado de São Paulo, que estará com um stand no local representando à entidade e as empresas associadas.

No segundo dia do evento (22/07), o diretor-executivo, Ricardo Molitzas, participará do 4º debate que traz os seguintes temas: Quais foram as iniciativas locais de Santos que deram certo? Como o setor de hospitalidade/eventos do estado de SP pode contribuir na Retomada?

A novidade deste ano será a testagem obrigatória e gratuita de todos os cerca de mil e quinhentos participantes esperados e o acompanhamento por sete, catorze e vinte e um dias após o evento, além dos demais protocolos obrigatórios de segurança.

A Expo-Retomada teve a sua primeira edição em outubro de 2020, antes do início da segunda onda da pandemia, e retoma agora com a chancela oficial do governo estadual.

Confira a programação completa através do site <http://www.exporetomada.com.br>

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

Data: 20/07/2021

CODERN GARANTE A NORMALIDADE DA OPERAÇÃO DA CMA CGM, INFORMA MELHORIAS NO PORTO DE NATAL E EXPLICA REDUÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO DO PRIMEIRO SEMESTRE

Informação: CODERN (20 de julho de 2021)



Reunião da CODERN com Guilherme Saldanha, José Vieira e Fábio Queiroga

O Diretor-Presidente Substituto da Companhia Docas do RN (CODERN), Ulisses Danilo Silva Almeida, e o Diretor Técnico-Comercial, Francisco Mont'Alverne Pires, se reuniram virtualmente na tarde desta quarta-feira (14) com o Secretário Estadual de Agricultura, Guilherme Saldanha; com o presidente da Federação de Agricultura e Pecuária do RN, José Vieira; e com o Presidente do Comitê Executivo de Fruticultura do Rio Grande do Norte (Coex-RN), Fábio Queiroga.

Em seguida, os dirigentes da CODERN também dialogaram com representantes dos Sindicatos dos Conferentes, dos Estivadores e dos Arrumadores.

O objetivo das reuniões foi informar as melhorias que foram realizadas e que estão em andamento no Porto de Natal, além de garantir a continuidade das operações da CMA CGM, bem como do seu operador portuário (PROGECO), a qual realizou investimentos importantes, como o aluguel do scanner de contêineres e a manutenção e aquisição de novas máquinas de operação, já em utilização.

A CODERN aproveitou para esclarecer a redução de 21,23% na movimentação geral do primeiro semestre de 2021, quando comparado ao mesmo período do ano passado, tendo em vista o cancelamento da atracação dos navios da CMA CGM, entre final de janeiro e março, devido a impossibilidade do operador portuário (PROGECO) em carregar os contêineres nos navios, por causa das avarias de suas máquinas. Também teve impacto no resultado, as reduções na importação de trigo e nas operações de abastecimento da Ilha de Fernando de Noronha, em decorrência da pandemia.

Ainda foi informado nas reuniões o sucesso que vem sendo a utilização do sistema de agendamento, com dia e hora, das carretas que entram no Porto, facilitando o fluxo, evitando engarrafamentos na Ribeira e proporcionando menos transtornos a todos os envolvidos. Essa questão vai ser ainda melhorada quando entrar em funcionamento o Pátio de Triagem, que se encontra em processo de tramitação, para uma parceria com a iniciativa privada.



A Diretoria da CODERN informou, ainda, que o Porto de Natal reúne atualmente as condições necessárias para atender a atual demanda da carga de frutas, sem a necessidade de instalação do chamado Porto Seco.

Por fim, a CODERN recebeu o reconhecimento do presidente da Coex-RN pelos esforços, empenho e melhorias realizadas no Porto de Natal.

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

Data: 20/07/2021

VTMIS DO PORTO DE VITÓRIA MOSTRA BALANÇO POSITIVO NO SEMESTRE

Informação: Jornal Portuário (20 de julho de 2021)

O sistema de controle e fiscalização da navegação do Porto de Vitória apresenta o balanço do primeiro semestre sem registrar nenhum acidente na sua zona de cobertura, composta pela área de fundeio, canal de navegação, bacia de giro e terminais portuários.

No período de janeiro a junho deste ano, o sistema registrou aumento de 12,5% no total de embarcações atracadas no porto: foram 1.168 navios, contra 976 no mesmo período do ano passado.

Serviços aliados

Os dados consolidados pela Coordenação de VTS Vitória registraram quatro incidentes no último trimestre (abril, maio e junho) e sete no semestre. Foram chamadas de pedidos de socorro e assistência, ocasião em que o Centro de Controle Operacional aciona os serviços aliados.

“A salvaguarda da vida humana é prioridade no mar. O VTMIS é fundamental para atendimento às embarcações, a vigilância do mar territorial na área de responsabilidade e sinalização náutica”, explica o coordenador Agostinho Sobral.

Segurança

Desde o início da operação do sistema, em setembro de 2017, não ocorreu nenhum acidente de navegação na área de cobertura do VTMIS do Porto de Vitória. O resultado é atribuído à ostensiva fiscalização 24h e utilização de equipamentos de última geração, como radares, câmeras, inclusive de infravermelho e em 3D, dentre outros.

A implantação do sistema vem contribuindo, ao longo desses anos, para a redução no número de descumprimento de normas e procedimentos.

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

Data: 20/07/2021

DOCUMENTO ELETRÔNICO VAI DESBUROCRATIZAR TRANSPORTE DE CARGAS, DIZEM DEPUTADOS

Informação: Santaportal (20 de julho de 2021)

A Câmara dos Deputados aprovou na última quinta-feira (15) a Medida Provisória 1051/21, que cria o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de emissão exclusivamente digital e obrigatória para autorizar os serviços de transporte de cargas no País. A MP será enviada ao Senado.

A intenção é reunir em um único documento todos os dados, obrigações administrativas, informações sobre licenças, registros, condições contratuais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados.

Sua implantação seguirá um cronograma proposto pelo governo federal, que poderá firmar convênios com os governos municipais, estaduais e distrital para incorporar outras informações de competência desses governos, como sobre tributos e outras obrigações relacionadas ao transporte de cargas rodoviário e dutoviário.

Segundo o texto do relator, deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), o ente federado que aceitar participar de forma integrada do DT-e deverá providenciar o fim dos documentos físicos de forma gradativa dentro de 12 meses.

A unificação de documentos e demais obrigações no DT-e deverá dispensar o transportador ou o condutor do veículo de portar versão física dos mesmos documentos durante o transporte.

Emissão do documento para transporte de cargas

O serviço de emissão do documento será de competência da União, que poderá delegá-lo usando concessão ou permissão por meio do Ministério da Infraestrutura.

A União deverá fiscalizar as entidades geradoras do DT-e, reajustar tarifas do serviço e criar comitê gestor com a participação de órgãos e entidades da administração pública federal, entidades representativas do setor de transportes e da sociedade civil. Esse comitê terá a finalidade de propor, coordenar e acompanhar a política pública do DT-e.

Para a fiscalização das operações de transporte, os órgãos de fiscalização terão acesso ao banco de dados do DT-e, inclusive a Polícia Rodoviária Federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e as polícias rodoviárias estaduais e órgãos fazendários estaduais, mediante convênio.

Já os órgãos de segurança pública terão acesso por meio do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, Prisionais e sobre Drogas (Sinesp).

“O DT-e vai diminuir muito o custo do sistema de transporte no Brasil e melhorar o funcionamento da logística, eliminando burocracia”, afirmou Goergen.

Dispensa

A MP permite que um regulamento fixe os casos de dispensa do DT-e segundo características, tipo, peso ou volume total da carga; se a origem e destino são na mesma cidade ou cidade contígua; se o transporte for de produtos agropecuários perecíveis diretamente do produtor rural; ou se o transporte se referir apenas à coleta de mercadorias a serem transportadas para o destino final de forma conjunta.

Segurança

As empresas registradas perante o Ministério da Infraestrutura para emitir o DT-e deverão usar sistemas que permitam sua integração com os sistemas das centrais de serviços eletrônicos de registro civil (cartórios) ou sua verificação por meio de assinaturas eletrônicas emitidas por autoridades certificadoras credenciadas na Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

Para os Transportadores Autônomos de Carga (TAC), enquanto pessoas físicas, os serviços de validação ou autenticação serão gratuitos.

Os sistemas de emissão do DT-e deverão ser capazes de trocar informações com o Banco Central, com bancos e com instituições de pagamento.

Pagamento eletrônico

O substitutivo de Goergen prevê ainda que as instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão participar obrigatoriamente do PIX, sistema de pagamentos instantâneos implementado pelo Banco Central.

Se a instituição não cumprir os requisitos para participar do PIX e não for capaz de oferecer meio de pagamento semelhante, deverá encerrar esse tipo de serviço relacionado ao frete.

Cessão de crédito



Outra novidade no parecer do relator é a permissão para o TAC ceder a um credor seu os direitos de pagamento de fretes que tem a receber.

Nesse caso, os pagamentos serão feitos pelo contratante do serviço diretamente ao credor, com notificação ao caminhoneiro autônomo. Entretanto, o TAC não contará com dispensa de tarifas bancárias e outros custos da operação de pagamento.

Na situações em que ele não ceder os recursos do frete, os valores poderão ser depositados em conta indicada pelo titular, que podem ser de cônjuge, companheiro ou parente em linha reta ou colateral até o segundo grau civil.

Atualmente, o depósito é possível apenas em conta de sua titularidade.

A vantagem para o credor será a possibilidade de usar, sem antecipação de custas, o protesto digital e demais serviços da Central Nacional de Serviços Eletrônicos Compartilhados, a cargo dos cartórios.

Associações e sindicatos ligados ao transporte de cargas

O texto permite ainda que o caminhoneiro autônomo contrate pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos ao frete, podendo ser inclusive as associações ou sindicatos da categoria. Dessa forma, elas serão responsáveis pelas obrigações fiscais e pelo recolhimento de tributos.

No entanto, o texto de Goergen proíbe que a pessoa jurídica seja vinculada a distribuidora ou varejista de combustíveis.

O DT-e deverá conter informações sobre o contrato celebrado com o transportador e sobre a indenização devida a ele no caso de ultrapassagem do prazo máximo de carga e descarga do veículo ou de não pagamento do vale-pedágio obrigatório de forma antecipada.

A verificação das informações deverá ocorrer por meio da troca de dados com bancos e instituições de pagamento.

O texto de Jerônimo Goergen também concede nova anistia, até 31 de maio de 2021, ao transportador que não tenha seguido a tabela de frete mínimo prevista na Lei 13.703/18.

A penalidade por não seguir a tabela é de indenização ao transportador em valor igual ao dobro da diferença entre o que foi pago e o valor devido.

Dados de frete

A MP determina ainda que o DT-e deverá conter informações da carga, da origem e do destino, da forma de pagamento do frete e indicar expressamente o valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.

Pontos rejeitados sobre o transporte de cargas

Os deputados rejeitaram todos os destaques apresentados pelos partidos na tentativa de mudar o texto. Confira:

emenda do deputado Bohn Gass (PT-RS) pretendia restringir apenas às entidades representativas dos transportadores autônomos de carga (TAC) a possibilidade de administrar os pagamentos de frete recebidos pelos caminhoneiros; destaque do PT pretendia retirar dispositivo do texto que especificava não haver relação trabalhista entre o TAC e o proprietário da carga, ainda que o trabalho seja com exclusividade; emenda do deputado Paulo Pimenta (PT-RS) pretendia proibir a emissão do DT-e se nele constassem valores de frete menores que os fixados pela política de frete mínimo; e destaque do Republicanos pretendia retirar do texto dispositivo que permite às centrais de serviços eletrônicos de cartórios fixarem os preços e gratuidades por seus serviços.

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

Data: 20/07/2021

NORSUL ANUNCIA OPERAÇÃO EM ESTRADAS E FERROVIAS

Informação: *Jornal Portuário (20 de julho de 2021)*



A empresa mira nos segmentos Arco Norte (grãos e fertilizantes), Óleo e Gás (granel líquido) e cargas de projeto – Foto: Portos e Navios / Divulgação

Especializada em navegação de longo curso e cabotagem, a Norsul anunciou a expansão do portfólio de modais atendidos. A partir de agora, a organização também atuará nos modais ferroviário e rodoviário, armazenagem de cargas e projetos especiais, realizando logística integrada de ponta a ponta. A multimodalidade é uma estratégia da empresa

para atender as diferentes demandas dos clientes.

A Norsul é uma das líderes de navegação privada do país. No ano passado, foram 970 viagens, entre navios e comboios oceânicos, que resultaram no transporte de aproximadamente 18 milhões de toneladas de cargas e um faturamento anual de R\$ 1,2 bilhão. Agora, a empresa busca empregar essa mesma expertise em novos modais.

Segundo o diretor-presidente da Norsul, Angelo Baroncini, a companhia está se organizando desde 2020 para dar esse passo. “[Estamos] entendendo as necessidades de nossos clientes e também as oportunidades no mercado de logística nacional que podemos suprir expandindo nossa atuação para além do mar”, explica.

Dentro da multimodalidade, a Norsul buscará se destacar nos segmentos Arco Norte (grãos e fertilizantes), Óleo e Gás (granel líquido) e cargas de projeto, além da navegação em contêineres e terminais multipropósito. De acordo com a organização, a gestão logística passa a ser um importante viés de atuação, visando ampliar os serviços especialmente nas regiões de Norte e Nordeste, Sul e Sudeste do país.

Responsabilidade social e ambiental

A empresa reforça que os novos modais serão desenvolvidos considerando a responsabilidade social e ambiental. A sustentabilidade é notável em outros momentos da história da Norsul: a organização é a primeira companhia de navegação brasileira 100% carbono neutro no segmento de cabotagem. A conquista foi possível por meio do Programa Carbono Neutro Norsul, que funciona por intermédio de créditos de carbono gerados a partir de atividades de conservação na Floresta Amazônica brasileira. O objetivo é reverter a tendência de desmatamento e evitar a degradação da cobertura vegetal.

Ao comprar créditos, a marca investe na redução do desmatamento, apoiando a conservação de estoques de carbono e incentivando o desenvolvimento socioeconômico das comunidades locais. A Biofílica, líder no desenvolvimento de projetos de carbono florestal, é a parceira da Norsul responsável por viabilizar esse processo. Desde janeiro de 2020, a Norsul neutraliza todas as emissões de carbono dos transportes e afirma que manterá esse compromisso nas operações terrestres também.

“Esta iniciativa beneficia vários públicos como colaboradores da Norsul, Biofílica, comunidades locais que vivem nas áreas conservadas na Amazônia e também nossos clientes, que contam com uma vantagem competitiva única ao escolherem a companhia, uma vez que todas as viagens de transporte de cargas têm a garantia de ser carbono neutro” – Angelo Baroncini, diretor-presidente da Norsul.

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

Data: 20/07/2021

MAIOR NAVIO-HOSPITAL CIVIL DO MUNDO, CONHEÇA

Informação: Mar sem fim (20 de julho de 2021)



Foto: gcaptain.com

Nós já comentamos sobre os povos que conseguiram lograr avanços na técnica naval e, com ela, tornarem-se nações hegemônicas a seu tempo. Também comentamos sobre tipos de navios, como os de guerra, navios de carga ou de passageiros, além de navios de pesquisa científica. Hoje nosso assunto é o maior navio-hospital do mundo.

Maior navio-hospital civil do mundo

A Mercy Ships, uma instituição internacional de caridade, recebeu o maior navio-hospital civil do mundo, o Global Mercy. O navio foi entregue à instituição no estaleiro Tianjin Xingang, no norte da China, onde foi construído.

A Mercy Ships trabalha no projeto há mais de oito anos. Os primeiros contratos foram assinados em 2013 e o assentamento de quilha aconteceu em 2015. Os testes de mar foram concluídos com sucesso em abril de 2021.

Com 174 metros de comprimento, e área do interior com 30.000 metros quadrados, este é o novo navio-hospital da organização que pretende levá-lo para operar no litoral da África. Conheça a...

Mercy Ships

O site da ONG diz que 'globalmente, 5 bilhões de pessoas não têm acesso a uma cirurgia segura. Crianças, adolescentes e adultos sofrem e morrem todos os dias de causas tratáveis. 'Uma criança em cada oito morre antes dos 5 anos'.

'Com o apoio de pessoas como você, implantamos navios-hospital para combater essa estatística esmagadora. Como mais de 50% da população mundial vive perto da costa, nossos navios são a melhor maneira de chegar até eles com atendimento médico de última geração. Mais de 1.200 voluntários de mais de 60 nações servem na Mercy Ships todos os anos'.

A ONG foi fundada em 1978 pelo texano, bacharel em Ciências e Estudos Religiosos, Don Stephens. No início tinha apenas um barco. Ao longo do tempo a instituição cresceu e chegou a ter até três navios em serviço simultaneamente.

Pode até parecer estranho neste mundo em que vivemos, mas é bom saber que ainda tem quem se preocupe com os outros. E é incrível saber que pessoas comuns, como Don Stephens, conseguem atingir objetivos nobres como o que agora mostramos.

O Global Mercy

Ao receber a nova embarcação Don Stephens declarou: "Este dia é um sonho que se tornou realidade – não apenas para nós, mas para aqueles a quem servimos. Chefes de estado e ministros da saúde africanos muitas vezes expressaram o desejo de que mais profissionais de saúde fossem treinados no país."

"Este navio fará exatamente isso. Muitos que sofrem de deficiências e desfiguração terão acesso a tratamento cirúrgico e atendimento integral em sistemas de saúde que os capacitarão a atingir seu potencial dado por Deus. Esperamos que esta nova embarcação e a tripulação de voluntários que a servem tragam esperança, cura e transformação para os próximos 40-50 anos."

Com 37.000 toneladas, o navio é o maior navio-hospital civil do mundo e pode acomodar 950 pessoas, incluindo uma tripulação de 641. Com 12 conveses, tem seis “salas de cirurgia”, leitos para 200 pessoas, um laboratório e uma clínica oftalmológica.

A primeira viagem do Global Mercy

O Global Mercy partirá agora em sua primeira viagem à Bélgica, sob o comando do Capitão Taylor Perez, onde a embarcação contará com voluntários e terá o último equipamento médico instalado.

Em seguida, ele continuará em Rotterdam para ser apresentado aos patrocinadores, futuros voluntários, à mídia e outras partes interessadas. Depois disso, o Global Mercy estará pronto para a navegação à África Ocidental e o serviço em Dakar, no Senegal.

O Global Mercy se junta ao Africa Mercy, construído em 1980, que tem sido o único navio-hospital da Mercy Ships desde que se integrou à frota em 2007.

O navio é classificado pelo Lloyd's Register e navegará sob a bandeira maltesa durante a operação ao longo da costa da África. A ONG precisa de voluntários médicos, dentistas, enfermeiros/as, profissionais de escritório, marinheiros, enfim, uma série de especialidades. Se você tiver interesse clique aqui e saiba como ser voluntário da Mercy Ships.

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

Data: 20/07/2021

EVERGREEN ENCOMENDA MAIS 6000 CONTENTORES

Informação: Jornal Portuário (20 de julho de 2021)



A Evergreen vai investir cerca de 40 milhões de dólares na compra de mais seis mil contentores reefer – Foto: Jornal Portuário

A Evergreen comunicou à Bolsa de Taiwan ter contratado com uma companhia chinesa (a Guangdong Fuwa Equipment Manufacturing (Fuwa)) a construção de seis mil contentores, sendo que a empresa apenas constrói equipamentos refrigerados.

Com mais esta encomenda, a companhia de Taiwan reforça a sua aposta no aumento da frota de contentores, para responder à elevada procura, e também preparando a chegada dos novos navios que tem encomendados.

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

Data: 20/07/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

DISTRIBUIÇÃO VÊ MERCADO DE AÇO NO BRASIL NORMALIZADO, NÃO PREVÊ MAIS REAJUSTES DE USINAS

(Por Alberto Alerigi Jr.)

SÃO PAULO (Reuters) – O setor de distribuição de aços planos do Brasil avalia que o mercado nacional está atingindo a normalidade após viver uma situação de praticamente um ano de desequilíbrio entre oferta e demanda gerada pelos impactos das medidas de isolamento social.

“Praticamente não tem nenhum distribuidor reclamando de falta de matéria-prima”, disse o presidente da associação que representa a distribuição de aços planos, Inda, Carlos Loureiro, a jornalistas, nesta terça-feira.

“Não existe mais fobia por compra, por outro lado...o que se fala é de queda nas margens. Estamos caminhando para margens (de lucro) normais”, afirmou o executivo. Segundo ele, as margens de lucro dos distribuidores nos últimos meses de desequilíbrio do mercado interno ficaram entre 25% e 30%, ante nível de 15% antes da pandemia.

Loureiro afirmou que, dado o esperado grande volume de aço importado que deve chegar ao Brasil até agosto, além dos preços internacionais em relativa estabilidade, “difícilmente vamos ter outro aumento de preço pelas usinas este ano”.

Desde janeiro, os preços de aços planos vendidos pelas usinas nacionais aos distribuidores subiram cerca de 65%, disse Loureiro, com os reajustes atingindo 160% a 170% desde o início da pandemia. Mas ele citou que nos Estados Unidos, os aumentos foram ainda mais intensos, somando cerca de 300% no período.

Loureiro afirmou ainda que o chamado prêmio, a diferença entre o preço do aço produzido no Brasil e o importado está atualmente entre 13% e 17%.

JUNHO

Em junho, os distribuidores de aço plano tiveram queda de 6,4% nas vendas ante maio, somando 300 mil toneladas. Na comparação com junho de 2020, as vendas subiram 3,3%.

Já as compras de aço junto às usinas em junho subiram 0,5% ante maio e 16,8% na comparação anual, para 347,3 mil toneladas.

Com isso, o estoque do setor avançou 6,4% em junho ante maio, para 785,8 mil toneladas, equivalente a 2,6 meses de vendas, nível maior que era de 2,3 meses em maio.

Para julho de 2021, a expectativa da rede associada é de que as compras permaneçam iguais a junho e as vendas tenham uma queda de 7,7%.

As importações encerraram junho com alta de 19,6% em relação ao mês anterior, com volume de 226 mil toneladas. Ante junho de 2020, as compras de material importado pelos distribuidores de aços planos saltaram 118%, segundo o Inda.

“A importação vai ser um grande fator no terceiro trimestre. Tem muita coisa (alto volume de importação) fechada. Os números de julho e agosto serão altos”, disse Loureiro. “O que move a importação é falta de material. Isso aconteceu em janeiro fevereiro e março”, disse, explicando que as importações chegando ao país agora foram negociadas nos meses anteriores.

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO?

O presidente do Inda avaliou comentários do ministro da Economia, Paulo Guedes, na semana passada sobre eventual compromisso das siderúrgicas com o governo federal, que teria sido acertado para não haver mais aumentos de preço de aço, sob pena de corte no imposto de importação da liga.

Na avaliação de Loureiro, o comentário de Guedes foi provavelmente fruto de “um mal entendido” e que o ministro “se entusiasmou” ao dizer que havia acordo com as usinas para evitar novos aumentos de preços.

“Não acredito que as usinas tenham se reunido (para acordo de preços). Isso é contra, inclusive, regras de compliance”, disse o presidente do Inda, lembrando que a CSN não participa do Aço Brasil, órgão que representa as siderúrgicas.

Em resposta a setores consumidores de aço incomodados com os sucessivos reajustes nos preços da liga nos últimos meses, Loureiro afirmou que “o aumento de preço é mundial”.

“Qualquer sujeito que usa aço no mundo está colocando a boca no trombone. E adianta alguma coisa? Não adianta. Tem que passar para a frente. Não dá para passar para frente? Não vende, e aí cai o consumo e regulariza o mercado. Essa é a lei do mercado.”

Ele afirmou que uma situação em que o mercado de aço nacional passa a deixar de contar com proteções comerciais não é ideal até para os distribuidores, uma vez que a atuação de oportunistas pode prejudicar o mercado.

“A importação tem que ser feita por pessoal consciente e dentro de uma certa disciplina. Deixar o mercado completamente aberto para importação não é interessante...Não existe nenhum país no mundo que não tenha imposto de importação de aço”, disse Loureiro. “A gente quer que a Usiminas quebre? É isso que o pessoal do consumo de aço quer?”, questionou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 20/07/2021

PETROBRAS RECEBE INDICAÇÕES DO GOVERNO PARA CONSELHO

(Por Gabriel Araujo)

SÃO PAULO (Reuters) – A Petrobras recebeu ofício do Ministério de Minas e Energia com indicações para a composição da chapa da União para cargos no conselho de administração da empresa, cuja eleição ocorrerá na próxima Assembleia Geral Extraordinária (AGE), informou a petroleira em fato relevante nesta terça-feira.

O ofício prevê a recondução de Eduardo Bacellar Leal Ferreira à presidência do conselho, bem como a recondução de Joaquim Silva e Luna, atual presidente-executivo da estatal, à sua posição no colegiado.

Também foram apontadas as reconduções de Ruy Flaks Schneider, Sonia Julia Sulzbeck Villalobos (para vaga destinada ao Ministério da Economia), Márcio Andrade Weber, Murilo Marroquim de Souza e Cynthia Santana Silveira (selecionada em lista tríplice elaborada por empresa especializada).

Houve ainda a indicação de Carlos Eduardo Lessa Brandão para cargo de conselheiro, também como nome selecionado em lista tríplice elaborada por empresa especializada.

A companhia já havia recebido, no último dia 7, as indicações de acionistas minoritários para o conselho.

A realização de uma nova assembleia para eleição de cargos no colegiado ocorre após a renúncia do conselheiro Marcelo Gasparino da Silva, representante de minoritários, que havia sido eleito em AGE em abril.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 20/07/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

INDÚSTRIAS ROMI VÊ RETOMADA FAZER EFEITO E LUCRO SALTA 277% NO 2º TRIMESTRE

Por Renan Dantas

A Indústrias Romi (ROMI3) lucrou R\$ 42 milhões no segundo trimestre de 2021, alta de 277% ante mesmo período do ano passado, mostra documento enviado ao mercado nesta terça-feira (20).

A receita líquida subiu 79%, para R\$ 351 milhões, “com o maior volume de faturamento e o controle eficaz dos custos e despesas”, informou.

O Ebitda, que mede o resultado operacional, acompanhou o salto e disparou 246%, somando R\$ 66 milhões. A margem Ebitda ficou em 18,9%.

A entrada de pedidos na unidade de máquinas Romi cresceu 100,4%, reflexo do ambiente mais favorável aos investimentos.

Segundo a empresa, o ano de 2021 continua indicando um ambiente positivo para a realização de investimentos, conforme iniciado em meados de 2020.

“O atual nível de juros reais, assim como o patamar cambial, estimula a indústria nacional e o país em geral a alocar uma maior parcela do capital na economia produtiva, na busca por uma maior produtividade e preservação da competitividade”, afirma.

O mercado externo também ajudou a empresa, com elevação de pedidos tanto para Máquinas Romi, quanto Máquinas BW.

No primeiro semestre, o Índice de Confiança do Empresário Industrial (ICEI) demonstrou uma forte recuperação da confiança.

Fonte: MoneyTimes

Data: 20/07/2021

LUCRO LÍQUIDO DA NEOENERGIA MAIS QUE DOBRA E ATINGE R\$ 1 BI NO 2º TRI

Por Reuters



Neoenergia

A elétrica, que possui operações de geração, distribuição e transmissão, reportou ainda receita de 9,53 bilhões de reais no segundo trimestre (Imagem: REUTERS/Ricardo Moraes)

O lucro líquido da elétrica Neoenergia (NEOE3) atingiu 1 bilhão de reais no segundo trimestre de 2021, salto de 137% em relação a igual período do ano anterior, impulsionado pela recuperação do mercado após medidas mais rígidas para contenção da Covid-19, informou a

empresa nesta terça-feira.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) da companhia, controlada pela espanhola Iberdrola, avançou 108% no trimestre até junho, para 2,3 bilhões de reais.

A elétrica, que possui operações de geração, distribuição e transmissão, reportou ainda receita de 9,53 bilhões de reais no segundo trimestre, alta de 45% na comparação anual.

“Registramos resultados bastante consistentes”, disse em nota o CEO da empresa, Mario Ruiz-Tagle. “A performance da Neoenergia é reflexo da recuperação do mercado, após um período de maior isolamento, em função da pandemia de Covid-19”, acrescentou.

Ele chamou atenção para esforços em aspectos como o combate a perdas, citando especialmente as distribuidoras Coelba e Celpe, e afirmou que a arrecadação e a energia injetada também foram destaques no trimestre.

A Neoenergia ainda relatou investimentos (Capex) de 3,5 bilhão de reais no primeiro semestre do ano, alta de 51% ante mesmo período de 2020, puxados principalmente pelas áreas de transmissão e energias renováveis, “onde temos entregas importantes para este e o próximo ano”, segundo Ruiz-Tagle.

A companhia mencionou os avanços nas obras dos complexos eólicos Chafariz, na Paraíba, e Oitis, nos Estados de Bahia e Piauí.

Enquanto o primeiro iniciou fase de testes com mais de 20 aerogeradores, o segundo tem entrada em operação prevista para 2022.

Fonte: MoneyTimes

Data: 20/07/2021

SANEPAR NÃO TEM RISCOS POLÍTICOS E ESTÁ MAIS QUE PREPARADA PARA ENFRENTAR REGULAÇÃO, APONTA FITCH

Por Renan Dantas



A agência classificadora de risco atribuiu rating AAA para a empresa, o maior patamar (Imagem: Sanepar/Divulgação)

A Fitch não enxerga nenhum risco político no momento que possa comprometer as operações da Sanepar (SAPR11), afirma em relatório enviado ao mercado.

A agência classificadora de risco atribuiu rating AAA para a empresa, o maior patamar.

“Os ratings da Sanepar consideram os sólidos fundamentos do saneamento básico no Brasil, com demanda resiliente e adequados reajustes tarifários”, aponta.

Além disso, a Fitch afirma que a companhia está preparada para enfrentar o novo ambiente regulatório.

Em relação aos seus números, a agência diz que a margem Ebitda, que mede o resultado operacional, deve se manter acima de outras empresas do setor.

“O saneamento básico no Brasil apresenta baixo risco, com elevada previsibilidade de demanda, mesmo em cenários macroeconômicos desfavoráveis –reflexo das operações quase monopolistas na prestação de um serviço essencial à população”, completa.

Fonte: MoneyTimes

Data: 20/07/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

EXCELERATE SEGUE COMO ÚNICA INTERESSADA EM TERMINAL DE GNL DA BAHIA

Empresa refaz proposta de pagamento mensal de R\$ 3 milhões pelo TR-BA, da Petrobras

Por epbr - 20 de julho de 2021 - Em Mercado de gás

A Excelerate refaz a proposta pelo terminal de gás natural liquefeito (GNL) da Bahia, que está sendo arrendado pela Petrobras. A empresa foi a única a participar da reabertura da concorrência na segunda (19).



Confirmada a aderência da oferta às regras do edital, o arrendamento do terminal pode, em fim, caminhar para um desfecho.

A comissão de licitação ainda precisa se manifestar pela classificação da proposta.

A nova rodada estava prevista para 26 de julho, mas foi antecipada a pedido da própria Excelerate, que reafirmou o interesse em arrendar o terminal.

A inclusão de uma condicionante na proposta comercial, pela Excelerate, havia levado à desclassificação da oferta.

A empresa ofereceu pouco mais de R\$ 3 milhões de pagamento mensal, que poderia totalizar R\$ 92 milhões para o contrato de dois anos e meio (30 meses).

A comissão de licitação considerou que a proposta original tinha “vícios insanáveis”, entendimento que a Excelerate Energy conseguiu reverter.

Entre os argumentos, a empresa ressalta que arrendamento do TR-BA é uma condição prevista no acordo com o CADE para abertura do mercado de gás.

A Excelerate Energy, sediada nos Texas (EUA), fornece e opera unidades flutuantes de regaseificação de GNL. No Brasil, têm um contrato de afretamento com a Petrobras para a FRSU Experience, instalada no terminal da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro.

Atualmente, o terminal de GNL da Bahia (TR-BA) tem capacidade autorizada para regaseificar 20 milhões m³/dia de gás natural. Localizado na Baía de Todos os Santos, em Salvador, está conectado à malha de transporte de gás natural.

O arrendamento inclui equipamentos para geração e suprimento de energia elétrica localizados no Terminal Aquaviário de Madre de Deus (TEMADRE), integrantes do TR-BA.

Quais eram as condições?

A Excelerate tentou preservar o direito de rescindir o acordo, sem motivação, caso tenha dificuldade para assumir a operação do TR-BA, incluindo a possibilidade de cancelar o arrendamento até 31 de dezembro de 2021.

No recurso, abriu mão da condição e entregou uma nova proposta sem comentários adicionais.

Em geral, a minuta do contrato de arrendamento prevê uma série de etapas até a efetivação do arrendamento, envolvendo aprovações no Inema, órgão estadual da Bahia, e pela ANP, Antaq e Cade.

A empresa ofereceu pouco mais de R\$ 3 milhões de pagamento mensal, que poderá totalizar R\$ 92 milhões para o contrato de dois anos e meio (30 meses).

A cada tentativa frustrada de arrendar o terminal, o prazo total diminui.

No acordo firmado pela Petrobras com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), em 2019, a empresa se comprometeu a arrendar o terminal em um contrato com duração até 31 de dezembro de 2023.

No edital de 2020, a vigência prevista era de 40 meses, caindo para 30 meses nesta segunda tentativa.

No relatório mais recente da consultoria PWC, auditora que acompanha o acordo com CADE, consta a informação que a prorrogação da vigência levaria ao aumento de custos para a Petrobras, em razão dos contratos vigentes – os detalhes são sigiloso.

A consultoria, contudo, registra que a “compromissária [Petrobras] afirmou que este custo seria repassado para o arrendatário do TR-BA”, em caso de ampliação da vigência do contrato.

Esta é a segunda vez que a Petrobras licita o arrendamento do TR-BA.

Diversas empresas foram pré-qualificadas para a 2º concorrência, mas apenas a Excelerate Energy apresentou proposta. Veja a lista:

- Gás Natural do Brasil S.A
- Bahiagás
- Excelerate Energy L.P
- Compass Gás e Energia
- Repsol LNG Holding
- BP Energy do Brasil
- Total Gás & Eletricidade do Brasil
- Eneva
- Shell Brasil Petróleo e Shell Energy do Brasil Gás
- Excelerate Energy Comercializadora de Gás Natural
- CH4 Energia

Golar foi desclassificada da primeira licitação

Ano passado, a concorrência também terminou com apenas uma proposta, da Golar Power Comercializadora, que acabou desclassificada.

A Golar Power ofereceu R\$ 130 milhões pelo arrendamento do terminal de GNL da Bahia, mas a Petrobras atribuiu à empresa um alto grau de risco de integridade (GRI).

A decisão foi tomada após o então presidente da Golar Power, Eduardo Antonello, ter sido alvo de uma operação da Lava Jato, por conta de sua atuação no passado na Seadrill, empresa de sondas de perfuração.

A investigação apura irregularidades em contratos de sondas de águas profundas fechados com a Petrobras.

De lá para cá, a Hygo Energy, antiga controladora da Golar Power no Brasil, foi vendida para New Energy Fortress (NEF), empresa dos EUA que assumiu a operação de GNL no Brasil em um negócio de US\$ 5 bilhões.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/07/2021

EPE INDICA QUATRO NOVOS TERMINAIS DE GNL, QUE SOMAM R\$ 1 BI EM INVESTIMENTOS

Por epbr - 20 de julho de 2021 - Em Comece seu Dia, Mercado de gás, Newsletter, Petróleo e gás

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

O Plano Indicativo de Terminais de GNL (Piter), da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), aponta a expansão da capacidade de regaseificação do país em 56 milhões de m³/dia, com a construção de quatro novos terminais.

— O Piter foi criado pela EPE para sinalizar ao mercado projetos de interesse para o setor de gás natural e energia elétrica e reúne informações sobre o mercado, infraestrutura, vantagens e alternativas para instalação dos terminais. É, como o próprio nome diz, um indicativo feito pela estatal.



— Terminais são indicados no Amazonas, Espírito Santo, Maranhão e Pará. Os custos para tirar os projetos do papel são estimados em R\$ 1 bilhão. **Veja na íntegra (.pdf)**

https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-620/PITER%202021.pdf?utm_source=newsletters+epbr&utm_campaign=c0b49eb451-epbr-comece-seu-dia_20210720&utm_medium=email&utm_term=0_5931171aac-c0b49eb451-183400681

Resume a EPE:

- Itacoatiara (AM): importante ponto comercial próximo a Manaus e com calado ainda profundo no Rio Amazonas;
- São Luís(MA): capital estadual ainda não abastecida por gás natural e com bom potencial de demanda;
- Presidente Kennedy (ES): cidade próxima à malha integrada com alguns projetos de chegada de gás do pré-sal e interiorização do gás no país;
- Pontal do Paraná (PA): possibilita nova entrada de gás natural na malha integrada da região Sul.

A Petrobras realizou ontem (19/7) uma nova tentativa de arrendar o terminal de GNL da Bahia. Foi aceito o recurso da Excelerate, inicialmente desclassificada nesta segunda licitação do TR-BA.

— A nova rodada estava prevista para 26 de julho, mas foi antecipada a pedido da própria Excelerate, que reafirmou o interesse em arrendar o terminal.

— A inclusão de condicionantes na proposta comercial, pela Excelerate, havia levado à desclassificação da oferta. Ela foi a única empresa a participar da concorrência, com um lance de cerca de R\$ 3 milhões por mês pelo arrendamento do terminal. O contrato deve durar até dezembro de 2023.

— A Petrobras aceitou os recursos da empresa para manter a licitação de pé. Com isso, foi aberta uma chance para apresentação de ofertas por outras interessadas. O resultado ainda não foi divulgado.

Preço do Brent atinge menor valor em dois meses, após queda de 7%. No intraday, os contratos futuros com vencimento em setembro chegaram a ser cotados a US\$ 67,75 por barril, valor que não era visto desde 10 de maio.

— Reação ao desenrolar das negociações na OPEP+, de aumento da oferta de óleo a partir de agosto, com efeitos em 2022. Nesta terça (20/7), a commodity continua em queda, de 0,25%.

— A tendência é de volatilidade no curto prazo. Como o cenário ainda é de demanda restrita, o mercado acaba reagindo bruscamente aos sinais de reversão, seja na recuperação econômica ou por conta do recrudescimento da pandemia. Veja o histórico.

Os preços nacionais tendem a acompanhar. Apesar do câmbio em alta, o forte recuo nos preços internacionais devem levar a novo reajuste, para baixo, da Petrobras.

— Este mês, a companhia aumentou os preços do diesel e da gasolina, após cerca de dois meses de ganhos nas commodities no exterior.

— Após bater a máxima de R\$ 5,2576, o dólar à vista valorizou 2,64%, a R\$ 5,2506, o maior avanço percentual desde 18 de setembro de 2020 (Estadão). É o medo da nova onda de covid-19 provocada pelas variantes do vírus, que elevam a aversão ao risco nos mercados (Valor).



Os preços do etanol subiram em 21 estados e caíram em outros quatro e no Distrito Federal – não houve pesquisa no Amapá. Acompanhou a alta da gasolina. Em São Paulo, o maior consumidor, o preço médio subiu 0,66%, para R\$ 4,097 o litro. Valor

Auditoria do TCU aponta falhas no planejamento do setor elétrico. O órgão considera que é necessária uma “participação mais ativa do Conselho Nacional de Política Energética [CNPE] no planejamento estratégico do setor elétrico”.

— Diz o tribunal que o governo precisa definir, de forma mais objetiva, qual direção deve ser tomada nos Planos Nacionais de Energia, o planejamento de longo prazo do setor. Foram feitas apenas recomendações, que podem ou não ser seguidas pelos órgãos.

A demanda por energia em junho cresceu 8,1% na comparação anual, para 66.707 MW médios, puxada pela recuperação do setor industrial, principalmente por exportação. Em 12 meses, a carga subiu 4,7%, aponta o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

— “Apesar da ocorrência de temperaturas amenas, inferiores às observadas em junho de 2020, o forte aumento que vem sendo observado nas atividades do comércio e serviços, associado à manutenção do ritmo elevado da produção industrial, tem se refletido sobre o desempenho da carga dos subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Sul”, diz o boletim.

— Por subsistema, as altas foram de 10% no Nordeste e no Norte; 9,2% no Sul; e 6,9% no Sudeste/Centro-Oeste.

A hidrelétrica de Itaipu registra em 2021 a menor geração acumulada de energia dos últimos 27 anos, por causa da crise hídrica. Os números foram apresentados por Itaipu Binacional ao O Globo.

— Em comparação a igual período de 2020 – que já foi considerado fraco pela empresa –, a geração até o momento é 12% menor. E em comparação com 2016, ano em que Itaipu registrou recorde de geração elétrica, a produção de energia caiu 35%.

— O ano de 2021 foi o que menos entrou água no reservatório desde que a usina foi inaugurada, em 1984, de acordo com dados da empresa. Com isso, Itaipu já precisou desligar oito de suas 20 turbinas. O objetivo, segundo a empresa, foi otimizar os recursos.

A Casa dos Ventos vai realizar seu primeiro leilão de energia em 26 de julho, após a criação de sua comercializadora este ano. Serão negociados contratos de energia normal e incentivada para os submercados Sudeste/Centro-Oeste e Nordeste, em curto e médio prazos.

— A empresa atuava, originalmente, no desenvolvimento, construção e operação de parques eólicos e de geração solar fotovoltaica.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 20/07/2021*

INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM ENERGIA LIMPA ESTÃO LONGE DA ROTA DE DESCARBONIZAÇÃO

Por Nayara Machado 20 de julho de 2021 Em Diálogos da Transição

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

Levantamento da Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês) divulgado hoje (20) mostra que os investimentos públicos e privados mobilizados por planos de recuperação pós-covid em todo o mundo estão muito aquém do necessário para alcançar emissões líquidas zero de CO2 até 2050.

E longe da meta climática de manter o aquecimento do planeta abaixo de 2° Celsius até o fim do século.



Dos US\$ 16 trilhões mobilizados pelos governos para os planos de recuperação pós-covid, apenas 2% estão indo para transições de energia limpa.

Com isso, as emissões globais deverão atingir um pico histórico em 2023 e continuar crescendo nos anos seguintes, destaca o Sustainable Recovery Tracker.

Em 2020, a IEA divulgou um Plano de Recuperação Sustentável recomendando que estes gastos fossem de US\$ 1 trilhão.

Mas os planos atuais dos governos só aumentariam o gasto público e privado em energia limpa para cerca de US\$ 350 bilhões por ano até 2023.

A maior parte dos recursos está sendo mobilizada em países ricos, que se aproximam de 60% dos níveis de investimento previstos pela agência.

As economias emergentes e em desenvolvimento, muitas das quais têm margem de manobra fiscal limitada, mobilizaram até agora cerca de 20% dos níveis de gastos recomendados.

“Essas deficiências são particularmente pronunciadas nas economias emergentes e em desenvolvimento, muitas das quais enfrentam desafios de financiamento específicos”, explica a IEA.

No rastreador de políticas sustentáveis, o Brasil aparece no final da lista, com a “Compatibilidade com o Plano de Recuperação Sustentável IEA” classificada como muito baixa.

O Brasil foi avaliado na categoria Transições centradas nas pessoas, que analisa o acesso a cozinha limpa, eletricidade por extensão da rede, minigrids ou sistemas de energia independentes, e aparelhos básicos e eficientes.

Como exemplo de financiamento público, o único projeto listado é a linha do BNDES para o Renovabio, que oferece apoio direto por meio de créditos ESG (Ambientais, Sociais e de Governança) para o setor de biocombustíveis, com incentivo à melhoria da eficiência energética e ambiental e certificação da produção.

No Brasil, assim como em outras economias emergentes, os gastos do governo representam uma parcela menor dos investimentos públicos e privados em medidas de recuperação sustentável do que nos países ricos.

Isso acontece, em grande parte, porque esses países não têm recursos para fazer aportes, e são as políticas públicas que cumprem o papel de atrair investimento privado no setor de energia.

“Além disso, as economias emergentes e em desenvolvimento com empresas estatais fortes têm a opção de canalizar os gastos em medidas de recuperação sustentável por meio dessas empresas, sem fornecer gastos do governo diretamente às empresas”, explica o relatório.

No entanto, diz a agência, são necessários muito mais gastos do governo nas economias emergentes e em desenvolvimento para mobilizar recursos privados.

Outras contribuições importantes para alavancar a transição energética nesses países podem vir de bancos de desenvolvimento e instituições financeiras internacionais, principalmente por meio de alívio da dívida e apoio de emergência para projetos em desenvolvimento.

Os governos também têm um papel crítico.

Para a IEA, é preciso reduzir o risco de investimento em energia limpa, removendo distorções de mercado e de preços e melhorando as estruturas financeiras domésticas sustentáveis.

“Como as economias emergentes e em desenvolvimento muitas vezes canalizam o investimento doméstico por meio de empresas estatais, vincular o apoio financeiro às empresas estatais com critérios de sustentabilidade pode ajudar a mudar seus gastos”, completa.

Exemplo recente e que vai na contramão dessa estratégia desenhada pela IEA é a capitalização da Eletrobras com previsão de contratação de 8 GW de térmicas a gás, boa parte em regiões sem acesso ao combustível.

O que, segundo um estudo do Instituto de Energia e Meio Ambiente, pode aumentar em 25% as emissões de CO₂ do setor elétrico.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/07/2021

CRISE HÍDRICA EXIGE SOLUÇÕES ENERGÉTICAS EFICIENTES, POR HÉLIO SUGIMURA

Por epbr - 20 de julho de 2021 - Em Opinião, Setor elétrico

Essa não é a primeira ocasião em que o fornecimento de energia elétrica se torna um ponto de preocupação para líderes de negócio no Brasil.

Em 2001, o país sofreu diversos apagões e os consumidores residenciais e industriais foram obrigados a racionar energia no Distrito Federal e em mais 16 estados das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste, reduzindo em 20% o consumo de energia elétrica.

E, mesmo 20 anos depois, autoridades e especialistas ainda não cogitaram a possibilidade de racionamento, mas não descartam a ocorrência de apagões e a situação não é confortável.

Tanto que o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) vem fazendo uma série de alertas a cada nova reunião sobre o possível anúncio de medidas por parte do governo federal como a criação de comitê de crise e programas para reduzir o consumo industrial nos horários de pico.

O que tem freado a adoção de medidas mais drásticas para enfrentar a crise hídrica certamente é a pandemia do COVID-19 que, mundialmente, diminuiu o consumo de energia tanto nos setores da indústria quanto no comércio, que tiveram as suas atividades reduzidas.

Segundo o ONS (Operador Nacional do Sistema Elétrico), a escassez de chuvas para a geração de energia é a pior em 91 anos.

Como mais da metade da matriz energética do Brasil é baseada em hidrelétricas, o acionamento de usinas termelétricas — opção mais cara — significa uma conta de luz com valor mais alto tanto para consumidores residenciais, comerciais ou industriais.

Por outro lado, de acordo a Resenha Mensal do Mercado de Energia Elétrica publicada em junho de 2021, elaborada pela EPE (Empresa de Pesquisa Energética – instituição pública vinculada ao Ministério das Minas e Energia), em maio de 2021 houve um aumento de 22,5% no consumo energético industrial, ante o mesmo mês em 2020.

O consumo industrial foi o que apresentou o maior crescimento, puxado pelos setores de metalurgia, químico e automotivo, à frente do setor comercial (16,7%) e residencial (1,6%).

Ainda segundo a EPE, no seu Balanço Energético Nacional 2020, o setor industrial foi responsável pelo consumo de 30,4% da energia produzida no Brasil em 2019.

Diante desse cenário, e com as perspectivas de retomada da economia pós pandemia, além do crescente aumento nas tarifas, é crucial investir em soluções que gerem mais eficiência energética em plantas industriais.

O passo a passo para reduzir o consumo energético

O primeiro passo para acompanhar a eficiência energética, principalmente na Indústria, é a capacidade de medir o consumo de energia, cruzar com a quantidade de peças produzidas ou volume de produção e criar um indicador de eficiência através dessa relação.

Dessa forma é possível avaliar a eficiência energética e identificar pontos de melhoria, com dados entregues em tempo real, de forma ágil e de fácil compreensão, sobre o suprimento de energia ou do status operacional de uma máquina.

Em segundo lugar, é preciso monitorar e avaliar os gastos por departamento, linha de produção ou instalação, independentemente do porte da empresa.

Com soluções inteligentes de monitoramento é possível quantificar o consumo de forma transparente, o que irá se refletir não apenas na eficiência energética de um equipamento, mas também na melhor gestão financeira da empresa, a partir da visualização do gasto em todos os departamentos.

O monitoramento dessas informações é o passo inicial para uma gestão energética eficiente.

Esses dados são fundamentais para análise, controle de custos, rateio de consumo, controle de demanda, entregues de forma gráfica e com relatórios detalhados, simples e automatizados.

Em especial na Indústria, além da medição e monitoramento, é importante um olhar dedicado aos motores, que segundo a CNI (Confederação Nacional da Indústria), representam, ao lado de refrigeração, ar comprimido e iluminação mais de 50% dos custos com energia elétrica nas empresas.

Nesses casos, a recomendação é utilizar dispositivos como inversores de frequência e conversores regenerativos, que podem reduzir em até 30% o consumo de energia nos motores elétricos.

O futuro começa agora

Atualmente não é possível, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental, não investir em soluções que ofereçam uma melhor eficiência energética, reduzindo o custo no processo de fabricação ou no fornecimento de um serviço.

Para cada tipo de demanda, existe uma solução que entregará dados sobre o consumo energético em tempo real, otimizando a tomada de decisão e garantindo uma gestão mais eficiente.

Os impactos do uso de energia afetam a todos nós e, conseqüentemente, todos devemos estar preocupados em como usar esse recurso de forma mais eficiente.

A maior eficiência energética resulta em custos operacionais mais baixos para todos os negócios, permitindo que uma empresa “eficiente” ganhe uma vantagem competitiva sobre seus competidores que ainda não entenderam que o futuro começa agora. E o futuro não costuma perdoar erros.

Hélio Sugimura é gerente de Marketing da Mitsubishi Electric

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/07/2021

A TRANSPOSIÇÃO DAS BARREIRAS TRIBUTÁRIAS PARA APERFEIÇOAR O NOVO MERCADO DE GÁS

'A “remoção das barreiras tributárias” foi qualificada como um dos pilares do programa Novo Mercado de Gás, criado pelo Governo Federal em 2019, como nova tentativa da formação de um efetivo mercado de gás no país', escrevem Tiago Severini e Paloma Amorim

Após o longo e tortuoso caminho percorrido para que se pudesse alcançar a criação de instrumento jurídico que fosse capaz de ratificar a intenção do Brasil em, de fato, aderir ao novo mercado de gás natural, de forma a torná-lo mais dinâmico e competitivo, foi promulgada, em abril deste ano, a Lei nº 14.134, mais conhecida como “nova lei do gás”.

Em verdade, desde a iniciativa Gás para Crescer formulada pelo Governo Federal, em que foi publicizada pela primeira vez a intenção de se destravar a indústria do gás, já se podia extrair o anseio pela concreta materialização do potencial de gás natural existente no país, de forma a apropriar para a sociedade brasileira todos os potenciais benefícios decorrentes da efetiva ampliação da oferta deste recurso estratégico para a matriz energética.

Não obstante, desde o início das referidas tratativas, já se tinha noção dos complexos desafios que teriam que ser ultrapassados para proporcionar, a toda a cadeia do gás natural, regras claras, estabilidade regulatória e segurança jurídica, aptas a garantir os elevados patamares de investimento necessários para os projetos de longo prazo, exigidos para a integração e desenvolvimento de toda a cadeia do gás.

Dentre os desafios referidos acima, a “remoção das barreiras tributárias” foi qualificada como um dos pilares do programa Novo Mercado de Gás, criado pelo Governo Federal em 2019, como nova tentativa da formação de um efetivo mercado de gás no país.

No entanto, considerando a subjetividade e amplitude do referido termo, revela-se indispensável que se defina quais são as principais barreiras e os potenciais entraves a serem superados, para que possam ser individual e detalhadamente analisados e combatidos.

Primeiramente, cabe destacar os conflitos de competência entre estados, e entre estados e municípios envolvidos na tributação das novas relações jurídicas que serão inauguradas com o novo mercado, principalmente em relação às operações de processamento, transporte, estocagem, distribuição e regaseificação do gás natural a ser comercializado.

A nosso ver, a mitigação prévia dos referidos conflitos dependeria da edição de Lei Complementar que definisse parâmetros claros para a distinção dos limites de competência de cada estado, bem como entre estados e municípios (como no caso das operações de industrialização por encomenda, por exemplo), além de homogeneizar o tratamento das diferentes operações na cadeia do gás, sobretudo padronizando alíquotas, equalizando incentivos fiscais e afastando hipóteses de acúmulo de crédito.

Adequação do ICMS

Um aspecto importante, ainda nesse contexto, é a dificuldade de se adequar o regime de incidência do ICMS à nova cadeia desverticalizada do gás natural, em razão, por exemplo:

- da incompatibilidade da sistemática de tributação na origem com o regime de incidência do ICMS aplicável à energia elétrica;
- da impossibilidade de se exigir a circulação física do bem neste caso (considerando que a fungibilidade do gás natural no modelo de entrada/saída já foi reconhecida pelo Decreto nº 10.712/2021);
- e (iii) da dificuldade de se prever, já nas etapas iniciais da cadeia, a destinação que será atribuída ao gás, com possíveis impactos quanto à apropriação, estorno e utilização dos créditos.

Por fim, o protagonismo assumido pelo serviço de transporte no novo marco regulatório também não pode deixar de ser objeto de atenção sob a perspectiva tributária.

Isso porque o Modelo de Entradas (injeção do gás) e Saídas (retirada do gás) que, por essência, se atrela à circulação jurídica do bem comercializado, por consistir na contratação de capacidade de transporte, contando, para tanto, com a presença de múltiplos carregadores, acaba por não se adequar exatamente ao conceito típico de transporte utilizado para fins de incidência do ICMS, que

está associado à determinação de um trajeto fisicamente delineado como elemento essencial para a determinação das competências estaduais para a cobrança do imposto.

Diante de todo o exposto, podemos concluir que, neste momento, todos os nossos esforços devem estar voltados a pleitear, formular, conduzir e contribuir para a adaptação prévia e eficiente da legislação tributária, principalmente, mas não se limitando aos pontos identificados acima.

Com isso, a legislação aplicável poderá passar a conter regras claras que sejam direcionadas especificamente à multiplicidade de operações possíveis no âmbito do novo mercado de gás, a fim de evitar que os gargalos tributários reduzam o apetite para novos investimentos, tendo em vista a projeção de custos decorrentes das ineficiências fiscais, bem como a perspectiva de infundáveis disputas administrativas e judiciais decorrentes de conflitos interpretativos quanto às normas aplicáveis.

Tiago Severini e Paloma Amorim são, respectivamente, sócio e advogada sênior da área tributária e aduaneira do Vieira Rezende Advogados. O escritório Vieira Rezende Advogados representa empresas do setor de petróleo e gás.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/07/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

MATO GROSSO ABRE EDITAL PARA INICIATIVA PRIVADA CONSTRUIR FERROVIA DE 730 QUILOMETROS

Operadora Rumo apresentou proposta para construir o ativo, cujo custo estimado é de R\$ 12 bilhões

Por Ivan Martínez-Vargas



Ferrovia Foto: Divulgação / Divulgação

SÃO PAULO - O governo do Mato Grosso anunciou nesta segunda-feira a abertura de um edital de chamamento para a construção, por empresa privada, de uma ferrovia estadual de 730 km em dois ramais, de Rondonópolis a Cuiabá e de Rondonópolis a Lucas do Rio Verde. O custo da obra é estimado em R\$ 12 bilhões.

O projeto atende aos interesses da Rumo, operadora de malhas (Paulista e Norte) que ligam precisamente Rondonópolis até o Porto de Santos, em São Paulo. A empresa já apresentou sua proposta, que deverá ser a única da concorrência.

Quando estiver construída, a ferrovia ligará regiões produtoras do agronegócio ao ramal da Malha Norte, em Rondonópolis.

A construção da ferrovia daria maior competitividade à Rumo e reduziria a atratividade de projetos concorrentes, como o da Ferrogrão, alternativa impulsionada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

A Rumo, pertencente ao grupo Cosan, obteve no ano passado a renovação antecipada da Malha Paulista e buscava inserir a construção da ferrovia em Mato Grosso como uma das contrapartidas à extensão de outra concessão, a da Malha Norte.

O governo federal, no entanto, entendeu que havia impedimentos para que isso ocorresse porque parte do trecho em questão já fazia parte da concessão original e foi devolvido no contrato. A solução apresentada pelo Ministério da Infraestrutura era fazer uma autorização à Rumo para executar a obra, um regime que depende de aprovação de projeto de lei no Senado. A companhia se opunha ao modelo.

O governador Mauro Mendes (DEM) abriu um chamamento a empresas que vão construir o ativo sem ônus para o Estado. A Rumo e outras eventuais interessadas terão 45 dias para apresentar propostas ao governo.

Segundo o próprio Mendes, no entanto, quaisquer outros operadores que vencerem o projeto precisarão negociar um acordo com a Rumo para conectar a ferrovia nova ao ramal operado pela subsidiária do grupo Cosan em Rondonópolis.

Os investimentos no projeto são previstos no edital em R\$ 12 bilhões, e a concessionária terá 45 anos para operar a malha ferroviária.

Esse prazo de concessão poderá ser prorrogado, e os ativos pertencerão à empresa que contruí-los. Caso, ao final do contrato, o governo queira assumir a operação, precisará indenizar o operador.

O prazo para o início das obras é estimado pela gestão de Mendes em seis meses após a obtenção das licenças ambientais do projeto. Se o cronograma for cumprido, o terminal de Lucas do Rio Verde será concluído no segundo semestre de 2028.

Os operadores que queiram apresentar propostas ao projeto precisam comprovar experiência em operação de ferrovias e capacidade econômico-financeira para execução da obra. As empresas precisarão comprovar capital social e patrimônio líquido de ao menos R\$ 1,2 bilhão para apresentar propostas.

O critério principal para a escolha do projeto vencedor é o menor prazo para a execução do projeto, associado ainda à maior capacidade de movimentação dos trilhos e a uma eventual maior cobertura do território do Estado do que previsto no projeto original.

O projeto apresentado por Mendes prevê ao todo 68 pontes e viadutos, dois quilômetros de túneis e a construção de pátios a cada 25 km de trilhos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 20/07/2021

COM CRISE HÍDRICA, ITAIPU TEM MENOR GERAÇÃO DE ENERGIA EM 27 ANOS

Maior hidrelétrica do país, chegou a desligar oito de suas 20 turbinas
Por Manoel Ventura



Hidrelétrica de Itaipu tem menor geração de energia em 27 anos
Foto: Alan Santos/PR

BRASÍLIA — A crise hídrica, que atinge alguns dos principais reservatórios do país, fez a geração acumulada de energia da usina de Itaipu em 2021 ser a menor para o período nos últimos 27 anos, de acordo com dados disponibilizados pela própria empresa a pedido do GLOBO.

Uma das maiores usinas do mundo, a hidrelétrica localizada na divisa com o Paraguai, no Paraná, costumava acumular recordes de geração de energia. Com a falta de chuvas, a produção caiu e



algumas das turbinas da hidrelétrica chegaram a ser desligadas para aumentar a eficiência da usina.

Em comparação ao ano passado, a produção até o momento está 12% menor. O ano de 2020 já teve a produção de energia considerada baixa pela empresa.

Por isso, uma comparação que está sendo usada pela empresa é com relação a 2016, ano em que Itaipu gerou a maior quantidade de energia da sua História. Na comparação com cinco anos atrás, a queda é de 35%, segundo a Itaipu Binacional.

“A Itaipu destaca que continua atendendo plenamente os montantes de energia que estão sendo requisitados pelos sistemas elétricos brasileiro e paraguaio”, destacou a empresa, que tem a energia comercializada pela Eletrobras.

A estatal também afirma que tem disponibilizado a potência necessária nos momentos de pico tanto para o Brasil quanto para o Paraguai.

“Face a esta crise hídrica histórica, reitera-se que a Itaipu tem adotado estratégias para operar a usina com máxima eficiência, de forma a continuar contribuindo com a manutenção da segurança do suprimento de energia elétrica ao Brasil e Paraguai, com a pronta disponibilidade de potência nos momentos de maior necessidade de ambos os países”, afirma a empresa.

A hidrelétrica de Itaipu tem 14 mil megawatts de potência instalada e é o último aproveitamento hidrelétrico do Rio Paraná, bacia que concentra a crise hídrica deste ano e onde estão instaladas algumas das mais importantes hidrelétricas do país. Como todas as reservas rio acima estão com níveis baixos, chega menos água em Itaipu.

O ano de 2021 foi o que menos entrou água no reservatório desde que a usina foi inaugurada, em 1984, também de acordo com dados da empresa. Com a pouca quantidade de água, Itaipu já precisou desligar oito de suas 20 turbinas. O objetivo, segundo a empresa, foi otimizar os recursos.

A hidrelétrica de Itaipu tem a produção de energia dividida com o Paraguai e é fundamental para o sistema, já que consegue gerar eletricidade ao longo de todo o ano.

Depois de Itaipu, a segunda maior usina do país em termos de potência é Belo Monte, no Pará, mas ela só consegue gerar energia próximo a sua capacidade em metade do ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/07/2021

FUNDOS PREVIDÊNCIA PRIVADA APOSTAM EM AÇÕES PARA ATRAIR CLIENTES. ENTENDA COMO FUNCIONAM OS PLANOS

Taxa de administração elevada e baixa rentabilidade estão entre as principais razões que têm levado os brasileiros a fazerem portabilidade

Por Stephanie Tondo e João Sorima Neto

RIO E SÃO PAULO - Taxa de administração elevada, baixa rentabilidade e maior interesse em ampliar o investimento em ações são as principais razões que têm levado os brasileiros a fazerem portabilidade na previdência privada. Para analistas, a vantagem é ter um fundo mais alinhado ao perfil do investidor, sem ter que sofrer com a tributação sobre o resgate.

Na prática, é a migração para um plano que ofereça melhores condições na mesma instituição financeira ou na mudança para outro banco ou fintech que ofereça o produto.

Os especialistas lembram que a portabilidade só é possível na fase de acumulação do plano, quando o dinheiro está sendo investido. Ao migrar, não é preciso pagar Imposto de Renda ou outra

taxa, a não ser que o plano tenha prevista no contrato a cobrança de taxa de saída. O tempo de investimento no plano anterior vale para o novo plano.

— Dá para resolver a portabilidade até pelo aplicativo da instituição, em poucos minutos — diz Rodrigo Knudsen, gestor da Vítreo.

Só é possível migrar entre planos da mesma modalidade: de VGBL para VGBL e de PGBL para PGBL. Na portabilidade, o contribuinte pode trocar a tributação progressiva (quando o IR aumenta conforme o saque ou renda futura) para a regressiva (quando a alíquota reduz à medida que o prazo da aplicação aumenta). Mas, não é possível fazer o contrário, isto é, mudar do regressivo para o progressivo.

Para Gabriel Escabin, diretor de Previdência do BTG Pactual, muitos investidores trocam de plano em busca de rentabilidade maior:

— O mercado previdenciário hoje tem 80% dos recursos em renda fixa. No BTG, quase 70% do patrimônio estão em renda variável.

A Vítreo oferece seis fundos de previdência. Os que têm mais recursos são os dois multimercado, com ativos que somam R\$ 2 bilhões.

— Criamos, em 2019, um fundo de renda fixa, para pessoas com perfil mais conservador. Mas é o que menos tem ativos entre os seis: R\$ 17 milhões — revela Knudsen.

Para o consultor de investimentos Paulo Bittencourt, o movimento de retirada de recursos da previdência privada também reflete esses fatores.

— Grande parte dos fundos de previdência é ruim em rentabilidade. São fundos passivos, em que o administrador sempre comprou títulos e renda fixa de longo prazo, se favorecendo de um CDI de dois dígitos. Isso não existe mais.

Ele diz que com a mudança de legislação, que permitiu aos gestores aplicar parcela maior em ações (até 70% e 100% para investidores qualificados), surgiram fundos que oferecem melhor retorno mesmo com juros mais baixos.

Como funcionam os planos

Qual a diferença entre o VGBL e o PGBL?

O Vida Gerador de Benefícios Livres (VGBL) é classificado como um seguro, enquanto o Plano Gerador de Benefícios Livres (PGBL) é um plano de previdência complementar aberta. Mas ambos foram criados para proporcionar uma renda mensal aos investidores, que poderá ser vitalícia, por período determinado ou um pagamento único.

Os planos de previdência privada têm liquidez?

- Existe um período de carência desde a data da contratação do plano, que é de 60 dias para os investidores regulares, e de 180 dias para investidores qualificados.
- Após esse período, o resgate pode ser feito a qualquer momento, mas cada fundo tem um período de cotização, isto é, um prazo para que o dinheiro seja liberado. Produtos mais simples, de renda fixa, podem levar até sete dias, enquanto fundos de renda variável podem levar até 20 dias.

O que levar em conta na decisão de ficar ou trocar de plano?

- Para que o patrimônio esteja protegido, ou seja, não se desvalorize ao longo dos anos, é importante que as aplicações rendam pelo menos 100% do CDI (hoje em 4,15%, próximo da Selic, que está em 4,25% ao ano).

- Mas o ideal é que o rendimento anual supere a inflação medida pelo IPCA (hoje em 8,35% em 12 meses). Fundos com maior participação de renda variável tendem a pagar mais, mas são mais arriscados.
- Por isso, é importante considerar qual o perfil do investidor: conservador, moderado ou agressivo, para identificar qual produto é mais adequado para ele. conteudo_mercado

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 20/07/2021

BOLSONARO CRITICA PROPOSTA DE REFORMA TRIBUTÁRIA: 'FORAM COM MUITA SEDE AO POTE'

Presidente afirmou que projeto 'está sendo acertado com o relator' e disse que vetará texto se houver aumento da carga tributária

Por *Daniel Gullino*

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta terça-feira que houve um "exagero" na proposta de reforma do Imposto de Renda (IR) enviada pelo governo federal no fim de junho. De acordo com Bolsonaro, a Receita Federal foi "com muita sede ao pote", mas o problema "já está sendo acertado" com o relator do texto na Câmara, deputado Celso Sabino (PSDB-PA).

— Houve um exagero por parte da Economia na reforma tributária, já está sendo acertado com o relator. Realmente, a Receita, no meu entender, como é muito conservadora, foi com muita sede ao pote — disse Bolsonaro, em entrevista à rádio Itatiaia.

Bolsonaro afirmou que, caso o texto aprovado pelo Congresso aumente a carga tributária, será vetado.

— E eu falei, mesmo sendo projeto meu, se passar no Congresso e chegar para mim aumentando a carga tributária, eu veto. Eu não tenho problema em vetar o que nasceu de mim. Problema nenhum. Agora, o que nós não podemos fazer é aumentar a carga tributária no Brasil — disse o presidente.

O presidente poupou o ministro da Economia, Paulo Guedes, das críticas e disse que ele também trabalha para que não haja aumento da carga tributária:

— Paulo Guedes sabe do assunto, obviamente, ele é o nosso Posto Ipiranga, também trabalha para que, no final das contas, não se aumente a carga tributária no Brasil.

A proposta original de mudanças do IR das pessoas e das empresas, que faz parte da segunda etapa da reforma tributária, foi alvo de muitas críticas de especialistas, empresários e parlamentares. A avaliação é que o texto aumentava a carga tributária e onerava especialmente as empresas.

Ao Ponto 25-6-21 SGR

O texto original não agradou ao Palácio do Planalto, que passou a ecoar uma fala do ministro da Economia segundo a qual seria melhor não fazer a reforma do que fazer errado.

Na equipe econômica, a avaliação é que a fala do presidente se refere ao texto original do governo e que essa versão está sendo melhorada.

Com as críticas à versão original do governo, o relator Celso Sabino apresentou um novo texto, em que reduz o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica pela metade (de 25% para 12,5%). Por outro lado, ele corta subsídios de 20 mil empresas em setores como farmacêutico, cosméticos, de aeronaves e embarcações.

Nova versão: Especialistas e entidades empresariais veem avanços na reforma tributária, mas dizem que proposta ainda não é a ideal

O texto também fixa em 20% a taxaço de dividendos (lucros distribuídos aos acionistas das empresas), até agora isentos.

Do lado da pessoa física, a reforma atualiza a tabela do IR e aumenta a faixa de isenço para R\$ 2,5 mil.

Ao contrário da proposta original, o texto de Sabino passou a prever uma reduço de R\$ 30 bilhões em arrecadaço de impostos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/07/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CÂMARA AFROUXA LIMITE DE GASTO DE ESTATAIS



O projeto de decreto legislativo ainda precisa passar pelo Senado para entrar em vigor (Crédito: Arquivo / Agência Brasil)

Em uma estratégia para evitar riscos à aprovação do projeto de lei de privatizaço dos Correios, o governo decidiu fechar os olhos e deixar passar na Câmara uma proposta que desmonta as regras que estabeleceram parâmetros máximos para os gastos de estatais com planos de saúde de seus empregados. O projeto de decreto legislativo ainda

precisa passar pelo Senado para entrar em vigor. Se aprovado, terá validade para todas as estatais.

Essas regras foram criadas no governo do ex-presidente Michel Temer e foram fundamentais para reverter uma trajetória de prejuízos bilionários dos próprios Correios, quando a empresa caminhava para se tornar uma estatal dependente – ou seja, que precisa de recursos do Orçamento para bancar salários e despesas correntes.

De autoria de uma deputada da oposiço, Erika Kokay (PT-DF), e relatado por Sóstenes Cavalcante (DEM-RJ), integrante da bancada evangélica, o projeto de decreto legislativo teve ampla maioria na Câmara. Foram 365 votos favoráveis e somente 39 contrários, em votaço realizada na semana passada – um apoio tão expressivo que seria suficiente até para aprovaço de uma emenda à Constituição.

Técnicos do governo tentaram articular uma reaço ao texto e fizeram chegar aos parlamentares um documento, ao qual o Estadão/Broadcast teve acesso, com indicadores e dados em defesa da manutenço da resoluço anterior. A reportagem apurou, no entanto, que a operaço foi abortada quando o governo identificou que um movimento contrário ao projeto poderia comprometer o apoio na Câmara à privatizaço dos Correios – cuja votaço está prevista para agosto.

Nos bastidores, o projeto de decreto legislativo foi comparado aos “jabutis” – emendas estranhas ao projeto original – da medida provisória da Eletrobrás, que o governo aceitou “engolir” em troca da aprovaço do texto, e que custarão R\$ 84 bilhões aos consumidores. Procurado, o Ministério da Economia não comentou.

Despesas

Editada em janeiro de 2018, a resoluço estabeleceu prazo de quatro anos para que os planos se adaptem às regras. Se não for cumprida, os administradores das estatais (conselheiros e diretores)

podem ser responsabilizados pela Controladoria-Geral da União (CGU) e pelo Tribunal de Contas da União (TCU), especialmente aqueles que não fizeram nada ou muito pouco para enquadrar os planos aos termos da resolução. É por isso, também, que alguns executivos trabalharam, nos bastidores, pela aprovação do projeto que a suspende, segundo apurou a reportagem.

Antes da edição da resolução, era comum que estatais bancassem mais de 90% dos custos dos planos de saúde dos empregados, sem qualquer coparticipação. Várias empresas aceitavam que os funcionários incluíssem como dependentes pais, mães e filhos sem qualquer limite de idade.

O Postal Saúde, dos funcionários dos Correios, era um dos maiores exemplos do que o governo considerava, à época, um abuso. A empresa pagava quase 94,4% do benefício até 2017, enquanto os empregados custeavam apenas 5,6% dos gastos. Não havia cobrança de mensalidade, e os empregados podiam incluir como dependentes até mesmo seus pais. Com esses benefícios, os Correios estimavam um déficit em seu balanço da ordem de R\$ 3,92 bilhões – valor relacionado a despesas futuras para financiar o plano após a aposentadoria dos empregados.

Em 2018, as regras dos planos de saúde das estatais foram revistas. Entre as novas normas, ficou estabelecido que as empresas deveriam custear no máximo 50% dos gastos. Além disso, o custo com os planos foi limitado a 8% do custo da folha anual dos empregados. A inclusão dos dependentes foi limitada a cônjuges e filhos com até 24 anos – desde que estivesse cursando o ensino superior.

Com as mudanças, o passivo atuarial dos Correios com planos de saúde, que chegou a ser de R\$ 5,92 bilhões em 2015, foi reduzido a R\$ 3,92 bilhões, em 2018, e a R\$ 270 milhões, em 2020.

Erika Kokay disse que o texto restabelece a capacidade de negociação entre empregados e estatais. “Os planos de saúde não podem ser açotados, como agora estão sendo açotados os empregados e empregadas, os servidores e servidoras que têm planos de autogestão.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/07/2021

DONA DAS MARCAS BRASTEMP E CONSUL VAI INVESTIR R\$ 240 MI PARA AMPLIAR FÁBRICAS

Por Fernanda Guimarães e Fernando Scheller



Sede da empresa Whirlpool, dona de marcas como Brastemp e Consul, em Ontario, no Canadá; empresa voltará a investir em fábricas no Brasil após uma década

A americana Whirlpool, dona de marcas como Brastemp e Consul, acaba de anunciar o primeiro investimento em aumento de capacidade no Brasil em cerca de uma década. A companhia fará aporte de R\$ 240 milhões em sua fábrica de máquinas de lavar roupas, em Rio Claro (SP), e na de refrigeradores, em

Joinville (SC). A empresa fará também um novo centro administrativo, na capital paulista.

O presidente da Whirlpool na América Latina, João Carlos Brega, diz que o aumento da capacidade vai gerar aproximadamente 3 mil empregos, entre diretos e indiretos. A companhia, que possui capital aberto na Bolsa de Nova York (Nyse), não divulga o volume de produção no Brasil nem qual será o crescimento da capacidade com os investimentos. Segundo o executivo, o quadro de funcionários vai ser ampliado em 30%.

A companhia bateu o martelo sobre os investimentos recentemente, em plena pandemia, uma vez que a demanda por produtos da linha branca, como geladeiras e máquinas de lavar roupa, deu um salto no isolamento social. “Quando chegou a crise sanitária, em 2020, estávamos indo buscar os patamares de produção de 2013 e 2014. No fim, a nossa demanda foi uma das menos prejudicadas”, disse a o executivo ao Estadão.

Setor em expansão

No primeiro trimestre, as vendas da companhia na América Latina cresceram 35,4%, desconsiderando o impacto do câmbio, para US\$ 732 milhões, segundo demonstrativo financeiro da companhia. O resultado, conforme o documento, foi puxado pelo desempenho dos negócios no Brasil e no México.

No Brasil, de janeiro a março, o mercado de linha branca teve crescimento de 11,64%, com a venda de 4,03 milhões de unidades, conforme dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros).

Para a sócia da AGR Consultores, Ana Paula Tozzi, o crescimento da linha branca em meio à pandemia se deve, principalmente, aos efeitos do auxílio emergencial e a mudanças de hábitos de consumo. “Isoladas em casa, as pessoas passaram a valorizar mais o design moderno e o bom funcionamento de eletrodomésticos. O auxílio emergencial também ajudou a impulsionar o crescimento na América Latina, tornando o Brasil protagonista da região para a Whirlpool”, comenta.

O executivo da Whirlpool explica que o aumento das vendas pela companhia no ano passado foi de dois dígitos, ritmo que deve ser mantido em 2021. Outros dois fatores que devem ajudar a empresa, segundo ele, são a saúde da construção civil – que exige que novos donos de imóveis comprem mobília para a nova casa a ser entregue – e a emergência de produtos que hoje ainda estão pouco presentes nos lares brasileiros, como as lava-louças.

O aumento da produção, segundo Brega, começará a ser feito no fim do ano, com a maturidade prevista para o início do ano de 2022. Para ele, a segurança em fazer o novo aporte veio do avanço da vacinação contra a covid-19 no País. A Whirlpool participa do grupo Unidos pela Vacina, criado por Luiza Trajano, do Magazine Luiza.

Por causa do investimento, Brega esteve na tarde de ontem no Palácio dos Bandeirantes, mas a reunião com o governador João Doria, que faz quarentena por ter contraído pela segunda vez a covid-19, foi por teleconferência. Ele também se reuniu com o governador de Santa Catarina, Carlos Moisés da Silva.

Além das duas fábricas que receberão investimentos, a companhia também tem uma unidade em Manaus (AM). Possui ainda quatro centros de tecnologia e três centros de distribuição.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/07/2021

RELATÓRIO DA ECONOMIA VÊ BAIXO RETORNO DE EMPRESAS PARA UNIÃO

Por Anne Warth

Brasília - As estatais federais receberam R\$ 19,4 bilhões em recursos do Tesouro em 2020, mas pagaram apenas R\$ 5,4 bilhões em dividendos para a União. Dados inéditos do Ministério da Economia, obtidos pelo Estadão/Broadcast, apontam que a participação dessas empresas no PIB foi de 5,3% em 2020, sendo a maior parte relacionada à Petrobrás e Eletrobrás, aos bancos públicos e a empresas ligadas à tecnologia da comunicação, como os Correios e a Telebrás.

Os indicadores fazem parte do Relatório Agregado das Empresas Estatais Federais, do Ministério da Economia. Em sua segunda edição, o documento traz como novidade a contribuição das 46 estatais federais de controle direito no PIB, dado incluído por recomendação da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento (OCDE).

Para o secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados, Diogo Mac Cord, avaliar a contribuição das estatais para o PIB é, na verdade, observar o quanto essas empresas “travam” o desenvolvimento do País. “Importante entender que a forma de enxergar isso é a parcela

do PIB que foi sequestrada por estatais e que não conseguimos desenvolver”, afirmou o secretário. Segundo ele, a estimativa de perdas pela não realização de leilões de pré-sal quando a Petrobrás não tinha recursos para disputá-los beira os US\$ 200 bilhões. “Se tivéssemos feito as licitações e aberto a disputa para outras empresas, o cenário econômico seria outro.”

Mac Cord afirma que os indicadores das estatais, quando comparados aos do setor privado, mostram um baixo índice de eficiência associado a um alto custo para a União. Exemplo: isoladamente, o lucro líquido das estatais pode parecer alto, de R\$ 60,6 bilhões, assim como o patrimônio líquido ajustado, de R\$ 768,8 bilhões, e os ativos totais, de R\$ 5,3 trilhões.

Mas, quando se considera o retorno sobre o patrimônio do conjunto das estatais (relação entre o lucro e o patrimônio líquido médio), o indicador é de apenas 7%, enquanto o retorno sobre os ativos (relação entre o lucro e o ativo total médio) não passa de 1% – ambos inferiores ao custo de oportunidade, considerando o custo de rolagem da dívida. “Isso mostra que, de fato, a eficiência das estatais é muito baixa”, disse Mac Cord.

Ainda pelo levantamento, as estatais tiveram R\$ 96,6 bilhões em despesas com pessoal em 2020. A remuneração paga aos empregados varia conforme a empresa. Os honorários dos presidentes podem chegar a R\$ 2,9 milhões por ano. Já os maiores salários médios são pagos na PPSA, estatal responsável por gerir os contratos de partilha oriundos de leilões do pré-sal, de R\$ 34 mil. No BNDES, a remuneração média é de R\$ 31 mil; na Petrobrás, R\$ 25 mil; na Codevasf, quase R\$ 21 mil; na Finep, R\$ 20 mil; e na Embrapa, R\$ 20 mil também.

No caso dos planos de saúde, os benefícios também são diferenciados conforme a estatal. O BNDES custeia 100% do plano de seus empregados, aposentados e dependentes. A Caixa, por sua vez, é responsável por 77% do plano de saúde dos empregados, cujo custo foi de R\$ 1,5 bilhão no ano passado. Os Correios pagam 68% do custo dos planos para 265.975 pessoas, um gasto de R\$ 1,5 bilhão. Já a Petrobrás foi responsável por 73% do plano, ao custo de R\$ 2 bilhões no ano passado.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/07/2021*

TARCÍSIO DIZ QUE LEIS ESTADUAIS TORNAM 'URGENTE' MP DE NOVO REGIME DE FERROVIAS

Novo modelo permite que as ferrovias sejam construídas sem um processo concorrencial, mas por meio do regime de autorização, dispensando a necessidade de licitação e concessão pública

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou nesta terça-feira, 20, que o avanço do regime de autorização de ferrovias em leis estaduais torna mais urgente a necessidade de o governo editar uma Medida Provisória (MP) para liberar o modelo em âmbito federal. Ele afirmou que esse regime já vem sendo discutido pelo Congresso por dois anos, sem, no entanto, prosperar e virar lei.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, investimentos de pelo menos R\$ 25 bilhões aguardam que os parlamentares deem aval para o modelo de autorização de ferrovias. A partir de uma MP, a implantação do modelo poderia ser acelerada. De qualquer forma, o texto precisaria ser aprovado pela Câmara e pelo Senado em até 120 dias para não perder a validade.

A modalidade permite que ferrovias sejam construídas sem um processo concorrencial, mas por meio do regime de autorização. Hoje, a operação do modal por empresas precisa passar por uma licitação, que resulta na concessão. Esse formato continuará existindo, e a escolha do regime vai depender do modelo de negócio.



É preciso fazer com que essas ferrovias estaduais onversem com o todo', disse Tarcísio de Freitas. Foto: Ricardo Botelho/Minfra

A autorização é pensada principalmente para empresas que têm interesse em ligar destinos pelo modal ferroviário e baratear o custo do transporte de cargas. Ou seja, surge onde o privado enxerga oportunidades.

Tarcísio já havia dito há algumas semanas que o governo avaliava editar uma MP para destravar o modelo mais rapidamente. No entanto, alertou que ainda tinha esperança de o assunto avançar no Congresso. Hoje, o projeto aguarda votação pelo Senado. Nesta terça, no entanto, o ministro foi mais enfático sobre a "urgência" em se publicar a medida provisória.

O movimento do governo é pressionado pelo avanço de legislações estaduais que permitem a autorização de ferrovias dentro dos limites de seus respectivos Estados. Ontem, o governo de Mato Grosso abriu um chamamento público para a construção de ferrovia que conecte Rondonópolis a Cuiabá e a Lucas do Rio Verde. A iniciativa deve atender o interesse da Rumo em expandir a operação da Malha Norte, que funciona sob concessão federal.

"A gente percebe que alguns marcos estaduais já estão sendo lançados, alguma ferrovias já começaram a ser autorizadas, como foi o anúncio do governo do MT agora, mas é preciso fazer com que essas ferrovias conversem com o todo, precisamos ter as estaduais perfeitamente integradas com as federais", disse Tarcísio, segundo quem, no caso de MT, a extensão promovida é "bem-vinda".

"Mas pode ser que em outros casos a gente não tenha essa mesma sinergia. É preciso disciplinar um pouco esse assunto, que não tenha nenhum tipo de perda de eficiência na conexão dos projetos. Essa é a preocupação, e talvez por isso seja mais urgente hoje editar a medida provisória, uma vez que a nossa iniciativa de promover a discussão no âmbito de projeto de lei não tem prosperado", afirmou o ministro em live promovida pelo Valor Econômico.

Ferrogrão

O ministro voltou a defender o projeto de construção da Ferrogrão, que encontra percalços para sair do papel diante de protestos de organizações ligadas à proteção do meio ambiente. Tarcísio, que recentemente classificou o discurso ambiental contra a obra como "cortina de fumaça" criada por quem não quer o ambiente de competição que será imposto com o novo traçado, afirmou hoje ser preciso separar o que é ideologia e interesse comercial e o que é "de fato" uma visão de proteção ambiental.

O ministro disse ter "certeza" que nenhum dos ativistas que se coloca contra a ferrovia já percorreu a BR-163 - rodovia que hoje escoar carga alvo da Ferrogrão - ou conhece profundamente o projeto idealizado pelo governo. "Quem fala que vai devastar floresta, acabar com o meio ambiente, está mentindo", afirmou.

Para Freitas, quem defende, por exemplo, a duplicação da BR-163 em detrimento da Ferrogrão, mostra não entender de sustentabilidade. O ministro disse ainda que a discussão sobre a extensão da Ferronorte (Malha Norte, operada pela Rumo) ser uma melhor saída não considera o debate sobre aumentar a competição no setor.

"Como um empreendimento ferroviário, que funciona como barreira verde, que tira um milhão de toneladas de CO2 ano da atmosfera, que promove plantio compensatório, que vai nascer com selo verde, que se submete ao processo de licenciamento ambiental pode não ser sustentável? Quem defende isso desconhece a geografia da região, a BR-163, a quantidade de caminhões que transitam lá todo dia. Eu tenho certeza que esses ativistas nunca botaram os pés lá", continuou o ministro, para quem a "guerra colocada" tem caráter ideológico "muito forte".

Atualmente, o andamento do projeto está parado em razão de uma decisão liminar do Supremo Tribunal Federal (STF). O processo envolve a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará. Além da ação no STF, o Ministério Público Federal (MPF) e mais cinco organizações da sociedade civil pediram ao Tribunal de Contas da União (TCU) que o projeto fosse barrado provisoriamente, neste caso por uma discussão envolvendo o momento de consulta aos povos indígenas afetados pela ferrovia.

O ministro voltou a dizer que o governo está confiante nos argumentos jurídicos que buscam reverter a decisão do STF. O projeto de concessão da Ferrogrão prevê 933 quilômetros de trilhos, ligando Sinop (MT) a Miritituba (PA), nas margens do Rio Tapajós, no Pará. Só para implantar a ferrovia serão necessários R\$ 8,4 bilhões de investimentos privados. A obra é projetada para ser o principal centro de escoamento de grãos de MT, papel que hoje é exercido pela BR-163.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/07/2021

EM REUNIÃO COM GUEDES, PREFEITOS PEDEM CRÉDITO EXTRA DE R\$ 5 BILHÕES PARA TRANSPORTE URBANO

Municípios já registram mais de 290 greves no transporte público urbano desde o começo da pandemia; objetivo das prefeituras é convencer o governo a enviar um projeto ao Congresso liberando esses recursos por fora da regra do teto de gastos

Por Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

Com mais de 290 greves no transporte público urbano desde o começo da pandemia, a Frente Nacional de Prefeitos (FNP) levou ao ministro da Economia, Paulo Guedes, um pedido de abertura de crédito extraordinário de R\$ 5 bilhões em 2021 para equacionar o rombo no setor.

O objetivo das prefeituras é convencer o governo a enviar um projeto ao Congresso liberando esses recursos por fora da regra do teto de gastos.



Paulo Guedes, ministro da Economia de Jair Bolsonaro Foto: Edu Andrade/Ministério da Economia

O prefeito de São José dos Campos (SP) e vice-presidente de Mobilidade Urbana da FNP, Felício Ramuth, relatou que o ministro Guedes e sua equipe compreenderam a demanda dos prefeitos, mas adiantaram que qualquer proposta de abertura de crédito extraordinário em função da pandemia de covid-19 precisa ser “muito bem fundamentada” para ter chance de ser aprovada. O prefeito lembra que outra proposta nesse sentido foi vetada no ano passado pelo presidente Jair Bolsonaro.

“O sistema de transporte público urbano passa por um momento delicado. Até agora, 27 cidades se viram forçadas a intervir no sistema, devido à falência de concessionários. Um dos exemplos é a prefeitura de Salvador”, destaca Ramuth. “A situação pode piorar muito até 2022. Temos muitas intervenções da Justiça exigindo 100% da frota em operação, enquanto se opera hoje com apenas 40% da demanda. Há um grande rombo no sistema”, completa.

A proposta da FNP já apresentada ao ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, e levada nesta terça-feira, 20, a Guedes, prevê o repasse de 80% dos R\$ 5 bilhões do auxílio de emergência aos municípios e 20% aos Estados. O critério de divisão seria a quantidade de idosos que têm direito à gratuidade em cada sistema.

Segundo o prefeito, com o aval da Economia para a formulação da proposta, o próximo passo é voltar ao MDR para construir a fundamentação do projeto. “Seria uma reposição pontual para este ano. Além da redução na demanda, houve um aumento considerável no preço dos combustíveis.

São muitas pressões de custo em um sistema no qual a tarifa já é alta. Basta lembrar o que aconteceu em 2013 quando se tentou aumentar a passagem em São Paulo em R\$ 0,20”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/07/2021

Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

RUMO PODERÁ CONSTRUIR FERROVIA DE R\$ 12 BI NO MT

Governo estadual lança chamamento público para projeto que será realizado no regime de autorização

Por Taís Hirata — De São Paulo



Abreu, presidente da Rumo, participou do lançamento do plano da nova malha — Foto: Claudio Belli/Valor – 09/03/2020

O projeto da concessionária Rumo de expandir sua operação ferroviária no Mato Grosso poderá ser firmado ainda neste ano. O governo estadual lançou ontem o plano de construir uma nova malha de 713 quilômetros na região. A obra, de R\$ 12 bilhões, será realizada em regime de autorização, e não de concessão – ou seja, sem necessidade de licitação e sem necessidade de participação do Estado.

O chamamento público para o projeto foi lançado ontem. O plano é conectar Rondonópolis até a capital Cuiabá e Lucas do Rio Verde, no norte do Estado.

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, é a principal – e provavelmente a única – interessada. A companhia já protocolou seu projeto, e o presidente, Beto Abreu, compareceu ontem na cerimônia de lançamento, a convite do governo. Atualmente, a companhia opera o corredor ferroviário que conecta Rondonópolis (MT) até o Porto de Santos – por meio das concessões federais Malha Norte e Malha Paulista.

No chamamento público, eventuais interessados podem apresentar seus projetos dentro de 45 dias. Há, porém, uma série de requisitos: atestados de operação ferroviária; patrimônio líquido ou capital social de, no mínimo, R\$ 1,2 bilhão; um projeto adequado; e a carta de uma instituição financeira já garantindo o financiamento da obra. Caso haja alguma outra oferta, a escolha será feita com base em critérios como o menor prazo para implantação, a capacidade de movimentação e maior cobertura do território estadual (do projeto).

A ampliação da ferrovia de Rondonópolis até Lucas do Rio Verde é um plano antigo da Rumo, que passou a ser a prioridade da empresa a partir de maio de 2020, quando foi aprovada a renovação antecipada da concessão da Malha Paulista.

A companhia vinha negociando essa extensão com o governo federal. No entanto, havia ainda entraves sobre a melhor forma de viabilizar o projeto. A Rumo propôs um aditivo a seu contrato da Malha Norte – os investimentos da obra seriam realizados em troca da prorrogação do prazo da concessão. No entanto, o governo resistiu, já que se trataria de um contrato volumoso, entregue sem licitação, o que poderia levantar questionamentos.

No evento de anúncio do projeto ontem, o governador do Estado, Mauro Mendes, afirmou que tem “toda a segurança jurídica sobre o lançamento dessa iniciativa”. O contrato vem sendo desenhado

pela gestão desde o início deste ano. Para isso, foi aprovada uma lei que permite a construção e exploração de ferrovias estaduais no regime de autorização – e que dá sustentação ao novo empreendimento, disse ele.

Outro ponto sensível da construção é o licenciamento ambiental. Nos últimos meses, a própria Rumo afirmou a investidores que enxerga a obtenção das licenças como o principal desafio.

Questionado sobre o tema, o governador afirmou que grande parte da obra “será feita em regiões antropizadas, com baixo custo do ponto de vista de interferência de áreas nativas”. Em seu discurso, ele também ressaltou a ação de senadores do Estado, que, segundo ele, conseguiram transferir do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama) para o órgão estadual a responsabilidade pela avaliação do empreendimento.

No evento, as autoridades fizeram uma previsão de iniciar as obras já no primeiro semestre de 2022. Analistas de mercado, porém, preveem que as licenças ambientais deverão ser obtidas ao fim de 2022 ou início de 2023.

Pelo cronograma do chamamento público, o contrato poderá ser firmado ainda neste ano. Após a entrega de propostas, o governo levará até 60 dias para publicar o resultado e, então, firmar o acordo – a partir daí se inicia a análise ambiental.

A operação terá 45 anos, prorrogáveis por mais 45 anos. A construção será 100% privada. A empresa terá que se responsabilizar totalmente pelos investimentos e riscos de demanda, sem garantia do governo. O Estado atuará na regulação e fiscalização.

Outra dúvida gerada pelo projeto é o impacto do novo corredor na viabilidade econômica da Ferrogrão, ferrovia que o governo federal tenta tirar do papel, entre Sinop (MT) e Miritituba (PA). As rotas seriam concorrentes.

Questionado, o Ministério de Infraestrutura afirmou que as diversas ferrovias evitam a concentração de mercado, “estimulando a concorrência entre três saídas ferroviárias para a produção de grãos e a redução de custos”.

Além da Malha Norte e da Ferrogrão, o governo planeja construir na região a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico). A pasta também disse que “qualquer instrumento normativo válido que facilite a construção de novas ferrovias será apoiado”. O ministério destaca que o próprio governo federal tenta aprovar um projeto de lei que prevê o regime de autorização para ferrovias.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/07/2021

NOVO PREMIÊ DO HAITI TOMA POSSE E PEDE UNIÃO NACIONAL

Ariel Henry prometeu que os responsáveis pela morte do presidente Jovenel Moïse responderão pelo crime na Justiça

Por Valor — São Paulo



Ariel Henry discursa durante sua posse como o novo premiê do Haiti, em Porto Príncipe, nesta terça (20/07/2021) — Foto: Matias Delacroix/AP

Ariel Henry tomou posse nesta terça-feira (20) como primeiro-ministro do Haiti e pediu união nacional após o assassinato do presidente do país, Jovenel Moïse, no dia 7 de julho.

A cerimônia ocorreu após Claude Joseph, primeiro-ministro interino do Haiti, ter cedido à pressão internacional e anunciado que renunciaria ao cargo, abrindo caminho para a posse do

sucessor, de 71 anos.

Henry foi indicado para o cargo por Möise dois dias antes do crime e ainda não havia sido empossado. A decisão de Joseph, que será ministro das Relações Exteriores, encerrou uma disputa política pela liderança do governo após o assassinato.

Em um discurso transmitido pela TV, o novo premiê pediu “união nacional” para que o novo governo possa proteger o país “dos múltiplos perigos que o ameaçam”. Ele também prometeu que os responsáveis pela morte de Moïse responderão pelo crime na Justiça.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/07/2021

TARCÍSIO DIZ QUE GOVERNO ESTÁ REDESENHANDO A TRANSNORDESTINA

Em Live do Valor, ministro afirmou que o governo deverá optar por construir, por enquanto, somente o trecho da ferrovia até o Porto de Pecém, no Ceará

Por Rafael Bitencourt e Tais Hirata, Valor — Brasília e São Paulo



Tarcísio Freitas — Foto: Reprodução

Ao participar da Live do Valor, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, disse nesta terça-feira que o governo deverá optar por construir, por enquanto, somente o trecho da ferrovia Transnordestina até o Porto de Pecém, no Ceará. Segundo ele, ainda não há viabilidade para fazer a conexão da ferrovia até Porto de Suape, no Pernambuco.

O projeto foi iniciado na gestão do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, entre 2006 e 2007, mas até hoje não cumpriu o prazo de conclusão, programado para 2010.

“Foi um imbróglio que foi herdado, mais um problema de modelagem. Entendo que as duas ‘pernas’ não coexistem. Estou deixando claro para todo mundo que não tem demanda para o ramal de Pernambuco e para o ramal do Ceará”, disse Tarcísio.

O ministro explicou que o projeto precisará ter as bases econômicas redefinidas. “É um contrato que, em função de ter uma quantidade grande de obra enterrada, precisa ser redesenhado. O que dedicamos a fazer, até agora, foi esse redesenho, apertar a tecla ‘reset’”, afirmou.

Segundo ele, o governo tem reconhecido o esforço da concessionária Transnordestina Logística, comandada pela CSN e responsável por construir e operar a ferrovia. Ele contou que a empresa mantém as obras em andamento, com praticamente 1.000 trabalhadores em campo, investindo R\$ 300 milhões somente ano passado. “Tenho que buscar aquilo que também gera um alinhamento de sentidos em relação ao concessionário que está lá”, reforçou.

“Caducidade”.

Tarcísio garantiu que poderá cassar o contrato de concessão da Transnordestina — declarar caducidade — se houve alguma desconformidade no cumprimento das obrigações acordadas, em prejuízo ao interesse público. “A caducidade já foi aprovada pela agência [ANTT], faltando só a gente declarar”, ameaçou.

O ministro disse que a alternativa de religar a ferrovia, para escolher um novo investidor, não está nos planos do governo, pois seria “muito difícil de viabilizar”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/07/2021

QUEM FALA QUE FERROGRÃO VAI DEVASTAR FLORESTA, NÃO ENTENDE DE MEIO AMBIENTE, DIZ TARCÍSIO

Ministro disse que o governo não apostou todas as fichas na ferrovia e que outros projetos de infraestrutura também receberam a atenção

Por Rafael Bitencourt e Tais Hirata, Valor — Brasília e São Paulo



Tarcísio Freitas — Foto: Reprodução

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, rebateu críticas direcionadas à viabilidade e ao impacto ambiental da Ferrogrão durante participação na Live do Valor.

Tarcísio disse que o governo não apostou todas as fichas no projeto ferroviário que reúne grande expectativa com escoamento da produção de grãos do Mato Grosso pela região Norte.

Segundo ele, outros projetos de infraestrutura também receberam a atenção do governo, tais como BR-163 (MT/PA), BR-364 (RO), dragagem do Rio Madeira, investimentos na Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico), além da Ferronorte.

“Não deixamos de fazer nada em função da Ferrogrão”, afirmou na live promovida pelo jornal Valor Econômico em parceria com a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

O ministro fez questão de ressaltar que considera a Ferrogrão um empreendimento “viável e possível”, com forte interesse de investidores, apesar das críticas e contestação judicial. Trata-se, segundo ele, de um projeto que “tem encontrado muito eco no mercado”, pois foi demandado pelo próprio setor privado.

Ao justificar a importância da Ferrogrão, Tarcísio explicou que, ao começar a discutir o projeto, Mato Grosso produzia 50 milhões de toneladas por ano e, atualmente, já alcança 70 milhões. E que o Estado produzirá 120 milhões de toneladas de grãos por ano em 2030.

O ministro rechaçou a ideia de que a Ferrogrão poderá ser uma “nova” Belo Monte, mega projeto de hidrelétrica que demorou mais de 30 anos para ser viabilizado devido a questões de licenciamento ambiental.

“A gente tem que separar o que é ideologia do que é interesse de fato em proteção ao meio ambiente. Eu tenho certeza absoluta que nenhum desses ativistas percorreram a BR-163 [rodovia apontada como alternativa] e nenhum deles conhece com profundidade o projeto de Ferrogrão”, assegurou Tarcísio. “Quem fala que vai devastar florestas, que vai acabar com o meio ambiente está mentindo”, completou.

Durante o evento virtual, o ministro reforçou que não faz sentido duplicar a BR-163, que escoar a produção para os portos da região Norte, como opção no lugar da ferrovia. “Falar em duplicação da BR-163 em detrimento da Ferrogrão é não entender nada de sustentabilidade”, afirmou.

A declaração do ministro foi endossada pelo diretor do Núcleo de Logística, Supply Chain e Infraestrutura da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende. Segundo ele, o modal rodoviário não será capaz de substituir a malha ferroviária para escoar a produção do agronegócio do CentroOeste pelo Arco Norte.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/07/2021

TARCÍSIO PREVÊ MANDAR RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA MRS AO TCU EM SETEMBRO

Questionado sobre o processo da ferrovia da FCA, o ministro disse que considera “difícil” que a renovação antecipada não aconteça

Por Rafael Bitencourt e Tais Hirata, Valor — Brasília e São Paulo



Tarcísio Freitas — Foto: Reprodução

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, prevê o envio em setembro dos estudos econômicos para a renovação antecipada da concessão ferroviária da MRS ao Tribunal de Contas da União (TCU). Ao participar de Live do Valor, o ministro afirmou que a autorização por parte do tribunal deverá sair “no final deste ano ou no início do ano que vem”.

“Entendo que ainda não perdemos o timing”, afirmou Tarcísio. Segundo ele, estão sendo definidos detalhes sobre o acesso da ferrovia ao Porto do Santos, “como vai se integrar com a Ferrovia do Porto”.

Questionado sobre o processo da ferrovia da FCA, o ministro disse que considera “difícil” que a renovação antecipada não aconteça. Ele disse que, neste caso, há uma discussão “acalorada” com os Estados, que disputam investimentos.

“É natural que gere essa discussão”, minimizou Tarcísio, assegurando que, agora, “o nível de controvérsia é muito menor”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/07/2021

TARCÍSIO DEFENDE MP PARA MARCO REGULATÓRIO DAS FERROVIAS

Em Live do Valor, ministro também afirmou que espera vencer em breve os entraves ao leilão da Ferrogrão

Por Tais Hirata e Rafael Bitencourt, Valor — São Paulo e Brasília

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, informou que o governo deve recorrer ao envio de uma medida provisória (MP) ao Congresso Nacional para acelerar a aprovação de um novo Marco legal das Ferrovias.

O ministro considera que está havendo muita demora na aprovação do projeto de lei (PLS261/18), de autoria do senador José Serra (PSDB-SP). Para o ministro, o atraso tem levado diferentes Estados a criarem o próprio marco legal que prevê o regime de autorização.

Diferentemente do regime de concessão, adotado atualmente no setor, a autorização permite a construção de ferrovias privadas – ou seja, o Estado não entra com garantias nem parte dos riscos do projeto, e a estrutura construída é de propriedade da companhia, e não do poder público. Além disso, não há necessidade de licitação pública.

Veja a íntegra da live aqui <https://youtu.be/igh6rf0PhxY>

Durante Live do Valor, Tarcísio citou a iniciativa de projeto de ferrovia estadual do Estado de Mato Grosso, lançado ontem pelo governo e que permitirá a extensão da Malha Norte, da Rumo, que chega até Rondonópolis, até Cuiabá e Lucas do Rio Verde. “A extensão é bastante bem-vinda”, comentou. Ele avalia, porém, que outros casos podem não ter a mesma “sinergia” com o

planejamento da malha federal. "A lei estadual é bastante bem-vinda", comentou. Ele avalia, porém, que outros casos podem não ter a mesma "sinergia" com o planejamento da malha federal.

"É preciso disciplinar um pouco o assunto para que a gente possa fazer com que coexistam iniciativas estaduais e federais, não tenha perda de eficiência na conexão desses projetos. Talvez, por isso, seja mais eficiente editar hoje essa medida provisória, uma vez que a nossa iniciativa de promover a discussão no âmbito do projeto de lei não tem prosperado", afirmou o ministro.

Leilão da Ferrogrão

Tarcísio espera vencer em breve os entraves ao leilão da Ferrogrão, trecho ferroviário de ligação Sinop (MT) e Miritituba (PA).

"Estamos trabalhando muito para fazer o leilão da Ferrogrão. Acho que o mais difícil era ter um mecanismo que mitigasse ou compartilhasse o risco com o Estrado, principalmente o risco de demanda. Nós conseguimos ter esse mecanismo. Hoje conseguimos ter investidores interessados na Ferrogrão", disse ele na Live do Valor sobre os desafios de investimentos no modal ferroviário.

Ele afirmou que há interesse do mercado pelo projeto. Até o momento, o consórcio formado pela VLI e pela Hidrovias do Brasil já anunciou que está estudando participar do leilão.

Porto de Santos

A desestatização da Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, já está com modelagem praticamente pronta e deverá ser publicada no segundo semestre para consulta pública, afirmou o ministro.

"Já fizemos estudos e estamos em fase de fechamento. Entendo que o modelo ficou bem interessante. Nossa ideia é mais um mês de trabalho para depurar. Talvez em setembro a gente coloque para consulta pública o modelo. Vamos ter desestatização de grande porte", disse ele.

O ministro destacou também a desestatização da Codesa, companhia docas do Espírito Santo, que será uma "prévia" do processo de Santos, segundo ele. O projeto deverá ir para o Tribunal de Contas da União (TCU) em breve.

Um dos temas que está sendo muito estudado são os acessos ferroviários, disse. "Vai haver uma carga grande de investimento na ferradura ferroviária [trecho em formato de "U" que dá acesso ao porto]. Estamos investindo muito tempo também em como será a gestão dos terminais, para conjugar com a operação ferroviária, e temos também a gestão daquilo que será a FIPS [Ferrovia Interna do Porto de Santos]. Estamos vendo que tipo de gestão teremos, como será a governança, que tipo de tarifa. Alguns investimentos estão sendo feitos em antecipação pelos operadores ferroviários", afirmou.

Em relação à decisão do TCU que determinou a prorrogação do contrato da Marimex (operadora de um terminal retroportuário em Santos) em uma área onde o governo planeja construir uma periferia ferroviária (pátio para transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem), o

ministro afirmou que os investimentos de acesso podem acontecer mesmo sem a saída da companhia do local. "É uma questão de tempo. Na pior das hipóteses, teria aquele tempo determinado pelo TCU [que autorizou a permanência da empresa até 2025], mas vai acabar acontecendo. E pode acontecer sem encerrar a operação do terminal que lá está, porque o que vai levar de área é menor", disse.



Tarcísio Freitas — Foto: Reprodução

O ministro reconheceu que o projeto está travado à espera de decisão do Supremo Tribunal Federal (STF). "Tenho certeza que temos os argumentos jurídicos suficientes para suplantar a questão", afirmou.

Outro projeto ferroviário que gera expectativa envolve a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico). Segundo ele, em agosto, iniciam as obras do trecho entre Mara Boa a Água Rosa. Isso, disse ele, será possível graças ao mecanismo de renovação antecipada das concessões.

Para o diretor do Núcleo de Logística, Supply Chain e Infraestrutura da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, o país poderá elevar a participação de ferrovias de aproximadamente 22%, hoje, para 36% em 2035, na matriz brasileira de transportes

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/07/2021

BOLSONARO FAZ NOMEAÇÕES PARA AS DIRETORIAS DE ANTT, ANTAQ E ANVISA

Por Juliano Basile, Valor — Brasília

O Diário Oficial da União desta terça-feira traz nomeações para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).



— Foto: Alan Santos/Agência O Globo

Para a ANTT, o presidente Jair Bolsonaro nomeou Rafael Vitale Rodrigues para o cargo de diretor-geral, no lugar de Mario Rodrigues Junior, cujo mandato terminou. Rodrigues ficará até 18 de fevereiro de 2025 no comando da ANTT.

Também foi nomeado Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio para cargo de diretor da ANTT na vaga aberta com a saída de Marcelo Vinaud Prado. Ele ficará até 18 de fevereiro de 2026. Também ocupará cargo de diretor na autarquia Fábio Rogério Teixeira Dias de Almeida Carvalho, em substituição a Weber Ciloni, que renunciou. Carvalho poderá ocupar a vaga até 18 de fevereiro de 2022. Já Alexandre Porto Mendes de Souza ocupará diretoria na ANTT na vaga aberta com o fim do mandato de Elisabeth Alves da Silva Braga. Seu mandato vai até 18 de fevereiro de 2025

Na Antaq, Bolsonaro nomeou Flávia Moraes Lopes Takafashi para exercer o cargo de diretora, com mandato até 18 de fevereiro de 2026 na vaga que foi aberta com o término do mandato de Francisval Dias Mendes.

E, na Anvisa, Bolsonaro nomeou Romison Rodrigues Mota para o cargo de diretor, na vaga aberta com a saída de Alessandra Bastos Soares, e com mandato até 19 de dezembro de 2025.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/07/2021

THYSSENKRUPP MONTA CENTRO GLOBAL DE ENGENHARIA DE MINERAÇÃO NO PAÍS

Conglomerado alemão, que ainda emprega mais de 100 mil pessoas, também avisou que prevê novos prejuízos, de ao menos 1 bilhão de euros no ano fiscal 2020/2021

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Pena, diretor-técnico: “Digitalização e indústria 4.0 já realidade na mineração” — Foto: Divulgação

Grande produtor mundial de minério de ferro e outras commodities, o Brasil foi escolhido pela direção do grupo alemão Thyssenkrupp para ser um centro global de excelência em engenharia para equipamentos e tecnologias de mineração fora da Alemanha. O outro está localizado na Índia.

A decisão foi tomada no fim de 2020 e o centro instalado recentemente com equipe de 100 profissionais de elevada formação técnica. Vinculado à divisão de negócios Plant Technology, está presente em um escritório em Belo Horizonte e nos Centros de Serviços em Mineração de Santa Luzia (MG) e Parauapebas (PA), próximo a Carajás.

Leonardo Pena, diretor-técnico do Centro de Competência Global de Engenharia da unidade Plant Technology da Thyssenkrupp na América do Sul, diz que a indústria 4.0 e a digitalização é tendência crescente no mundo. “Isso, hoje, é uma realidade nas mineradoras”.

Ele destaca que cerca de 80% da produção de minério de ferro no Brasil passa por equipamentos e tecnologias da Thyssen. “Podemos oferecer níveis diferentes de digitalização aos clientes, que buscam cada vez mais eficiência, performance e redução de custos”, diz.

O Brasil é o segundo maior produtor mundial de minério de ferro, atrás da Austrália. Atualmente, são três grandes mineradoras: Vale, CSN Mineração e Anglo American

Sem revelar nomes de clientes, Pena informa que a empresa acaba de desenvolver no Brasil recuperadoras empilhadeiras de granéis sólidos (como minério de ferro, carvão, caulim e grãos). Chamada de BWSR Autônoma, a máquina tem sistema com algoritmos avançados, sensores a laser, GPS e radares. “O sistema permite reconhecer o material a ser movimentado. O operador emite uma ordem de serviço e ela executa”, diz. É a primeira máquina desse tipo desenvolvida no Brasil e a primeira a sair de fábrica 100% automatizada.

A Thyssenkrupp desenvolve outras tecnologias. Um exemplo é o TLO híbrido, com inteligência artificial - sistema de carregamento de vagões com o trem em movimento, 100% automatizado e que faz 16 mil toneladas por hora. Segundo a empresa, a inovação, que obteve patente no Brasil recentemente, será aplicada em uma operação de mineração na região Norte.

A inteligência artificial, diz Pena já está presente da mina ao porto. E isso pode ser visto com novos equipamentos ou modernização e repotenciação de instalações existentes. Segundo ele, cada vez mais os computadores ganham espaço e assumem funções nas máquinas.

Recentemente, a Vale divulgou que trabalhava com caminhões autônomos em sua mina de ferro de Minas Gerais e de Carajás (PA).

O grupo Thyssenkrupp gerou vendas de € 29 bilhões no ano fiscal de 2019/2020, encerrado em 30 de setembro. Na América do Sul, onde atua nas áreas automotiva, mineração, química e defesa naval, a receita foi de R\$ 3 bilhões - em 2020, o grupo vendeu a divisão elevadores.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/07/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

SHELL CONFIRMA PLANOS DE RECORRER DE DECISÃO JUDICIAL HOLANDESA SOBRE METAS CLIMÁTICAS

Em maio, Justiça da Holanda ordenou a companhia a reduzir emissões de gases de efeito estufa em 45% até 2030. Empresa disse que irá acelerar seu processo de transição energética.

Por Reuters



Ben van Beurden, CEO da Shell, em foto de 2016 — Foto: Dale Hudson/Reuters

A petroleira Royal Dutch Shell confirmou nesta terça-feira (20) que vai recorrer de uma decisão judicial na Holanda que determinou que a companhia acelere suas metas de redução de emissões de carbono.

A Shell já havia indicado anteriormente que apelaria da decisão de 26 de maio, que ordenou a empresa a reduzir suas emissões de gases de efeito estufa

em 45% até 2030, com base nos níveis de 2019, em processo significativamente mais rápido do que o planejado pela petroleira.

A companhia anglo-holandesa também disse que, frente à decisão, buscará intensificar sua estratégia de transição energética.

"Concordamos que uma ação urgente é necessária e vamos acelerar nossa transição para emissões líquidas zero", disse o presidente-executivo da Shell, Ben van Beurden, em comunicado publicado nesta terça-feira.

"Mas vamos recorrer porque uma decisão judicial, contra uma única empresa, não é eficaz. O que é necessário são políticas claras e ambiciosas que irão gerar mudanças fundamentais em todo o sistema de energia."

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

Data: 20/07/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

PRESIDENTE FALA SOBRE AUXÍLIO EMERGENCIAL E CRESCIMENTO ECONÔMICO

Auxílio emergencial pago em 2020 equivale a 10 anos de Bolsa Família

Por Agência Brasil - Brasília*

O presidente Jair Bolsonaro falou hoje (20) sobre o impacto do auxílio emergencial durante o período da pandemia de covid-19. Segundo Bolsonaro, iniciativas como o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) e a colaboração do Congresso

Nacional nas ações de enfrentamento à pandemia foram importantes para a evolução dos índices econômicos e de emprego em 2021.

"Terminamos em 2019 com índices bastante animadores. Lamentavelmente tivemos a pandemia em 2020, que persiste até hoje. A pandemia fez com que a gente botasse muitas propostas de governo para depois. Mas nos dedicamos, e muito, pela manutenção de empregos", informou.

Em relação ao aumento do número de empregos, o presidente ressaltou que o balanço de vagas formais durante o ano de 2020 foi maior do que em 2019. Em 2021, o Brasil já registra 1,3 milhão de novas vagas com carteira assinada.

Planejamento

Sobre as expectativas para o futuro, o presidente Bolsonaro afirmou que está ciente do desgaste no âmbito político e pediu que haja mais transparência na Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Pandemia que ocorre no Senado.

O presidente falou ainda sobre a compra de vacinas, e lembrou que a primeira dose aplicada no mundo foi administrada em 2020, no início de dezembro, e que a vacinação no Brasil começou no mês posterior, janeiro de 2021.

"Hoje temos mais de 150 milhões de doses distribuídas, estamos na iminência de começar a produzir o IFA [ingrediente farmacêutico ativo] e temos vacinas brasileiras bastante avançadas. O gasto é grande, e pelo que tudo indica, essa doença [covid-19] não vai nos deixar tão cedo", disse.

A presença do presidente marca o aniversário do programa A Voz do Brasil, que completa 86 anos no ar nesta quinta-feira (22).

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 20/07/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COREIA GARANTE 94% DAS ENCOMENDAS GLOBAIS DE NAVIOS-TANQUE DE GNL NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 19 Julho 2021



A indústria de construção naval coreana garantiu 94% dos pedidos globais de petroleiros de GNL no primeiro semestre deste ano. De acordo com a Clarkson Research, empresa de análise de mercado de construção naval e transporte marítimo no Reino Unido, um total de 1.529.421 CGT em navios-tanque de GNL foram encomendados em todo o mundo no primeiro semestre. O número representa um aumento de 320% em relação ao mesmo período do ano passado. A Coreia garantiu um total de 1.433.562 CGT, ou 94% do total.

A construção de um navio-tanque de GNL requer tecnologia avançada para manter uma temperatura ultrabaixa de menos 163 graus Celsius.

As encomendas de petroleiros de GNL provavelmente aumentarão ainda mais no segundo semestre. Os contratos de construção naval foram fracos no ano passado devido à pandemia

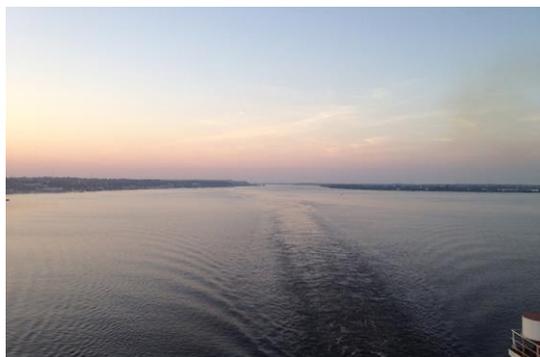
Covid-19. Mas agora o mercado está desfrutando de um boom graças ao aumento da demanda por navios ecológicos decorrentes da tendência global para a neutralidade de carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

CARGILL MOBILIZA ESTUDOS SOBRE AUMENTO DE CALADO NA BARRA NORTE

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 20 Julho 2021



Arquivo/Divulgação

Empresa contratou duas consultorias e busca parcerias com setor empresarial e apoio do governo para iniciativa. Estudos demandarão investimentos da ordem de R\$ 14 milhões para levantamentos batimétricos e viabilidade logística.

A Cargill contratou duas consultorias a fim de viabilizar novos estudos técnicos a fim de pleitear um aumento de calado na Barra Norte do Rio Amazonas no curto prazo.

A empresa lidera uma iniciativa que busca apoio de outras empresas privadas e de autoridades para tocar esse projeto, que prevê um levantamento batimétrico atualizado, a ser aprovado pela Marinha do Brasil, e um estudo de viabilidade logística, com propostas de janelas de otimização de um potencial calado maior.

“Estamos validando o estudo que se pretende ser feito junto à própria Marinha, convidando-a para acompanhá-lo porque entendemos que ela poderia fazer esses estudos de batimetria, mas tem limitações de equipamento, orçamento, prioridades”, disse, nesta terça-feira (20), o diretor de portos da Cargill, Clythio Backx van Buggenhout, que também preside o conselho deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP). Ele ressaltou que a redundância com outros estudos que vêm sendo desenvolvidos, como os apoiados pela praticagem, é bem-vinda.

A empresa entende que o interesse principal do aumento do calado é do setor privado, o que deve viabilizar investimentos nessa direção. A contratação das duas consultorias para esse a obtenção prática dos dados batimétricos e para a análise logística vai demandar aportes da ordem de R\$ 14 milhões. Os valores não abrangem uma estação de medição, cuja necessidade será indicada pelo estudo e análise geotécnica do fundo. “Acreditamos que, daqui a um ano, tenhamos dados sólidos e caminho seguro indicado para que tenhamos monitoramento, talvez um pouco melhor do que as boias propostas pela praticagem — cuja redundância é bem vinda, talvez não com precisão de análise de 19 anos do ciclo hidrológico e sua influência no timing de propagação da onda de maré. Mas talvez não precisemos dos 19 anos de observação”, analisou Buggenhout.

A expectativa é que os estudos apontem à autoridade marítima a possibilidade de navegação, que hoje é limitada a 11,70 metros, a 12,5m ou até 13m. “Entre o que estamos hoje e o que acreditamos ser viável com enorme margem de segurança com base em diversos estudos — inclusive estudos da UFRJ e da convicção pessoal que alguns práticos externalizam — acreditamos que possamos chegar a 12,20m, 12,30m ou 12,40m. Talvez instalando um equipamento com mais precisão que as boias, num esquema de redundância, e a partir de um estudo de batimetria atualizado”, projetou.

A proposta da Cargill é ratear o valor dos estudos com outras empresas. Buggenhout contou que estão ocorrendo reuniões com empresas interessadas e, em breve, o grupo terá uma solução mais sólida a apresentar capaz de melhorar a navegação na Barra Norte. Ele acrescentou que os empresários têm buscado apoio do Ministério da Infraestrutura para criação de um grupo de trabalho que endosse a iniciativa como interesse nacional da logística, que seguirá por conta do setor privado.

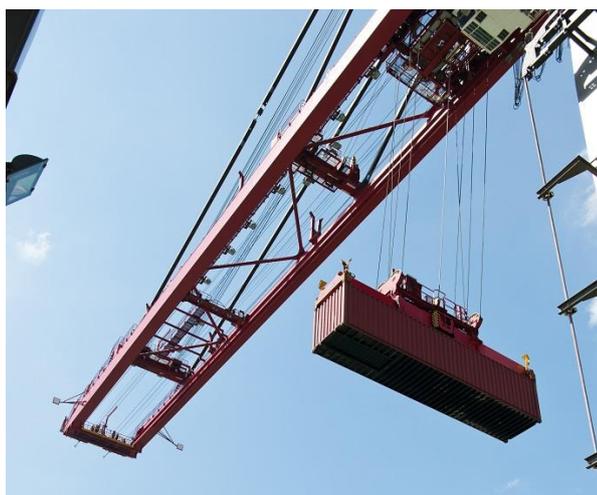
Buggenhout disse que os empresários estão em diálogo com a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha e pretendem atender a todos os requisitos técnicos a serem exigidos. “Queremos sair, em dois anos, com algo que seja bom para país, agronegócio e para operadores da logística na Barra Norte”, afirmou. Segundo o diretor, não há uma governança objetiva já que, no caso de um aumento de calado, não haverá um porto organizado objetivo responsável pelas passagens no canal. “Existem dúvidas para o futuro e pretendemos conversar num GT a nível de governo. Com a iniciativa da praticagem e com nossa iniciativa certamente teremos no curto prazo ganho de logística com relação ao calado da Barra Norte”, disse.

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, acrescentou que a diretoria de navegação do Minfra sinalizou que a pasta deseja se envolver no assunto. Ele considera importante as melhorias nos acessos terrestres, mas aponta a necessidade de se trabalhar para resolver a questão da Barra Norte a fim de viabilizar o calado de 13,30m. Barbosa disse que o setor privado busca encampar a iniciativa da Cargill e viabilizar o projeto junto a outras entidades. Ele identifica potenciais interessados do agronegócio, da mineração (bauxita) e do setor de petróleo, que teriam ganhos de produtividade no caso de aumento do calado. “Estamos encaminhando junto com o Minfra e vamos envolver a Marinha para fazermos um grande grupo de trabalho para trabalhar nisso”, disse Barbosa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/07/2021

TOKARSKI PROJETA FORTALECIMENTO DOS ARRENDAMENTOS SIMPLIFICADOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 20 Julho 2021



Arquivo/Divulgação

Para o diretor da Antaq, amadurecimento do modelo nos próximos anos permitirá maior atratividade para interessados e contribuirá para redução de tempo e burocracia nos processos de arrendamento convencionais.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, projeta um aumento gradual do número de arrendamentos simplificados a ser licitados nos próximos anos. Segundo Tokarski, o modelo tem potencial de amadurecimento para reduzir cada vez mais o tempo dos processos e aumentar a atratividade para

interessados nesse tipo de operação, dando mais oferta de áreas públicas para o setor privado. As regras permitem contratos de R\$ 330 milhões de receita operacional líquida e prazos de até 10 anos para movimentação de cargas em portos organizados.

Atualmente, existem quatro estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEAs) simplificados em análise: Porto de Itaguaí/RJ (ITG-03) — granel sólido; Porto de Imbituba/SC (IMB-05) — granel líquido; Porto de Salvador/BA (SSD-09) — carga geral; e Porto de Cabedelo/PB (AE-14) — carga geral; além de outras 11 áreas elegíveis já identificadas. “Temos centenas de áreas paradas. De repente, um pequeno importador ou exportador precisa de uma área — porque não dá conta de um terminal sozinho — e as autoridades portuárias poderão fazer esse arrendamento”, disse o diretor, durante o segundo dia da Norte Export.

No caso de projetos de pequeno porte e baixo risco, os procedimentos licitatórios dispensam audiência pública e análise de mérito no Tribunal de Contas da União (TCU). Tokarski lembrou que, somente na tramitação na corte de contas, os arrendamentos convencionais levavam, em média, seis meses. Também são dispensadas projeções de demanda, capex (investimentos), opex (custos operacionais) e de fluxo de caixa.

No processo tradicional, o governo leva em torno de dois anos e meio para concluir um arrendamento. Tokarski destacou que o primeiro arrendamento simplificado gastou cinco meses para ser maturado. A expectativa é que a área, localizada na Bahia, em breve movimente carga geral e contêiner. O diretor da Antaq acredita que o modelo simplificado contribuirá com a melhoria do sistema de arrendamento, que hoje exige EVTEA e processos ainda burocráticos. "Não tenho dúvida que, testando dois ou três anos, será um modelo adotado para todas as áreas", disse.

Tokarski explicou que, para todos os tipos de cargas, a autoridade portuária já tem um preço médio e agora vai poder analisar se acha o tabelamento coerente. Segundo o diretor, esses valores são resultado de análises reversas, partindo da receita, chegando ao dimensionamento das áreas equivalentes. Ele avaliou que, daqui a alguns anos, será possível às autoridades portuárias conduzir esses processos de arrendamento com mais autonomia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

LEVANTAMENTO DA FIRJAN REGISTRA RECUPERAÇÃO DE VAGAS NO MERCADO DE PETRÓLEO E GÁS FLUMINENSE

Da Redação OFFSHORE 20 Julho 2021

Mesmo com a continuidade da pandemia da Covid-19, a análise confirma a tendência de retomada de empregos no mercado. Número de oportunidades do 1º trimestre do ano cresceu 100% em relação ao último trimestre de 2020

A pandemia da Covid-19 ainda não acabou, mas diversos segmentos do mercado de petróleo e gás já sentem sinais de melhoria da atividade. Para registrar a tendência de vagas, a Firjan produziu em julho de 2021 o levantamento "Oportunidades no mercado de petróleo, gás e naval no estado do Rio de Janeiro", uma análise com o número de oportunidades criadas no mercado fluminense de óleo e gás. Foram coletados dados desde fevereiro de 2020, com comparativo destacado entre o período mais recente: o último trimestre do ano passado e o primeiro trimestre de 2021.

Conforme a análise das informações, o primeiro trimestre do ano registrou um crescimento de 100% no número de vagas em relação ao último trimestre de 2020. Somando os dois trimestres, o volume de vagas é maior que o período de fevereiro a junho de 2020. Enquanto no quarto trimestre de 2020 foram abertas 215 oportunidades de emprego; de janeiro a março deste ano, a Firjan detectou a abertura de 474 vagas no mercado de petróleo e gás fluminense.

Para elaborar a observação, a federação usou como fonte as informações de vagas nos sites das empresas do mercado situadas no estado do Rio, além dos sites de busca de oportunidades, como por exemplo, o LinkedIn. Conforme os dados registrados nas empresas, em fevereiro de 2020, início da pandemia no país, havia 375 vagas. No mês de junho do mesmo ano foram apenas cinco oportunidades mapeadas, confirmando o impacto da crise sanitária no país.

"A recuperação a partir do segundo semestre de 2020, mesmo que parcial, está atrelada principalmente a conjuntura internacional do aumento do preço do barril de petróleo e a expectativa de retomada econômica mundial, com o avanço das campanhas de vacinação no combate à pandemia da Covid-19", destaca Fernando Ruschel Montera, coordenador de Relacionamento de Petróleo, Gás e Naval da federação.

Os avanços regulatórios alcançados no cenário nacional também começam a refletir na tendência de surgimento de novas vagas. Conforme a nota técnica, também é possível observar que, com a aceleração no ritmo de divulgações de vagas, a maioria exige um elevado grau de qualificação.

Níveis de ensino e ocupações

O levantamento registrou também que 56% das vagas formais no primeiro trimestre de 2021 foram destinadas ao nível superior completo. Para trabalhadores com curso superior em andamento foram 15% das oportunidades. Nível técnico registrou 14% e Ensino Médio, 8% das vagas. Entre as ocupações de nível superior destacam-se analistas, engenheiros e estagiários universitários.

A observação destaca, ainda, o aumento na participação do Ensino Médio no total de vagas ofertadas no comparativo entre primeiro trimestre de 2021 e o último trimestre de 2020. Cargos como operador, assistente, auxiliar, jovem aprendiz, inspetor, projetista, entre outros, normalmente exigem somente o Ensino Médio como formação.

Mesmo com uma grande preferência por profissionais com formação completa com nível superior e técnico, o documento “Oportunidades no mercado de petróleo, gás e naval no estado do Rio de Janeiro” confirma que há oportunidades para estudantes (estagiários) tanto para curso superior quanto para profissionalizante. O mapeamento reforça a capacidade de atendimento pela Firjan SENAI para formação desses profissionais. São cursos técnicos em Mecânica, Automação Industrial, Mecatrônica, Eletrotécnica, Segurança do Trabalho e Eletromecânica.

“A Firjan SENAI tem investido na matriz tecnológica de cursos e na inovação para a formação profissional, com novas competências”, reforça Carlos Magno, gerente geral de Relacionamento Negócios na Firjan SENAI. São 2.500 vagas de cursos técnicos no SENAI para o segundo semestre deste ano, com a reabertura de aulas presenciais.

Ao comentar sobre o perfil exigido pelo mercado, Myriam Marques, gerente geral de Gestão de Pessoas e Cultura Organizacional na Firjan SENAI, enumerou algumas habilidades importantes: pensamento analítico e de inovação, resolução de problemas complexos e pensamento crítico. “O jovem que faz o curso técnico tem o diferencial competitivo porque exercita todas as suas habilidades”, pontua.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

BACIA DE SANTOS ATINGE RECORDE DE PARTICIPAÇÃO NA PRODUÇÃO NACIONAL DE PETRÓLEO E GÁS

Da Redação OFFSHORE 20 Julho 2021



No mês de junho, a Bacia de Santos atingiu sua maior participação na produção nacional de petróleo e gás natural: 71,06%, com 2,67 milhões de barris equivalentes de petróleo por dia (boe/d). O Campo de Búzios, localizado nessa bacia sedimentar, teve o poço que mais produziu no mês, o 7-BUZ-10-RJS, com uma média de 66,51 mil boe/d.

Os dados são do Painel Dinâmico de Produção de Petróleo e Gás Natural da ANP, que foi atualizado com as informações sobre a produção nacional de junho de

2021.

A Bacia de Campos se manteve como a segunda maior produtora do país, com 805,90 mil boe/d, representando 21,45% do total nacional.

Entre as bacias sedimentares terrestres, o destaque foi a Bacia do Parnaíba, que, com 45,77 mil boe/d, teve um acréscimo de 24% em relação ao mês anterior. A variação se deu pelo aumento da demanda de termoeletricas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

EQUIPAMENTO PARA MONITORAR CORRENTES MARINHAS E ONDAS É INSTALADO NO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Julho 2021



A SCPAR Porto de Imbituba concluiu a instalação de um Perfilador de Corrente Marinha (Acoustic Doppler Current Profiler - ADCP) próximo ao canal de acesso do Porto de Imbituba. O objetivo é medir a intensidade e direção das ondas e correntes marinhas que atuam na enseada do Porto.

O ADCP foi instalado junto à poita (peso de ferro/âncora) da boia encarnada de sinalização náutica, especialmente preparada para receber o equipamento de captação dos dados, e passou a integrar a metodologia do Programa

de Monitoramento das Condições Hidrodinâmicas, um dos 18 controles ambientais realizados pela autoridade portuária.

Camila Amorim, oceanógrafa e gerente de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da SCPAR Porto de Imbituba, ressalta a importância da geração contínua e em tempo real de dados de correntes e ondas. “Com o ADCP instalado podemos monitorar e entender melhor a situação hidrodinâmica do sistema aquaviário do Porto de Imbituba, podendo até prever condições extremas e tornando as operações portuárias ainda mais seguras”, complementa.

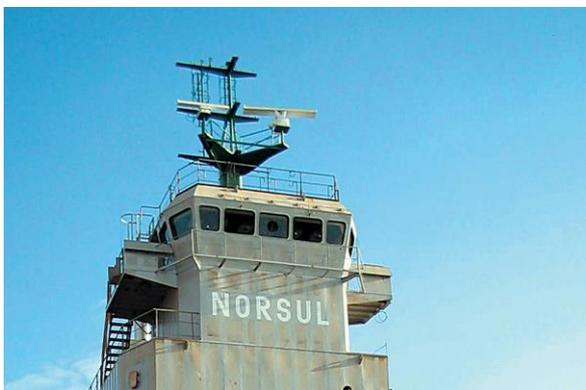
As informações coletadas pelo ADCP estarão disponíveis em breve para os trabalhadores portuários envolvidos nas manobras dos navios, como práticos e rebocadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

NORSUL DIVERSIFICA ATIVIDADES PARA GARANTIR LOGÍSTICA MULTIMODAL

Por Michele Rangel NAVEGAÇÃO 20 Julho 2021



A Norsul anuncia seu reposicionamento como empresa de logística, passando a atuar nos modais ferroviário e rodoviário, armazenagem de cargas e projetos especiais, com logística integrada de ponta a ponta.

A decisão estratégica e o planejamento para a integração logística aconteceu em 2019. Desde então, a Norsul vem investindo em tecnologias e sistemas que possibilitem a integração dos modais. Além de estudos, filiais foram abertas, licenças obtidas e investimentos em sistemas foram

realizados para possibilitar a integração das plataformas. Ainda para esta operação, a empresa desenvolveu uma torre de controle para monitorar e interagir com todos os modais em um único processo.

“Criamos uma área de engenharia de soluções para criar com nossos clientes soluções customizadas, além de uma área de implementação, que utiliza de metodologias consagradas de inicialização de novos projetos e processos. Tudo foi milimetricamente calculado, e agora já estamos executando operações novas e em busca de concretizar expansões almeçadas”, explica Gustavo Paschoa, Diretor de Novos Negócios da Norsul.

O planejamento para o início das novas atividades logísticas foi montado em três pilares. O fortalecimento da navegação, através de investimento em embarcações mais modernas, tecnologias para otimização e melhoria dos processos internos e, por consequência, da entrega aos clientes. Na ampliação da experiência e confiabilidade conquistadas na navegação para novos mercados, como a navegação usando contêineres. Esse processo já foi iniciado no Rio de Janeiro, através de balsas feeders conectando portos menores aos chamados Hub Ports. O objetivo é a redução de custos e a maior flexibilidade para exportadores e importadores. Por fim, mediante a

abertura de novas atividades como a navegação fluvial no norte do país, com o foco de importar fertilizantes e exportar grãos, escoando vias rios e portos fluviais.

Dentre as dificuldades encontradas para o processo está a infraestrutura do país, legislações antigas e etc. Contudo, já existe em fortalecimento na região Sul, por exemplo, com os importadores de fertilizantes, provendo soluções de transporte multimodal, armazenagem e manuseio de cargas, integração de processos para ampliar a visibilidade do todo, além de trazer redução de custos significativos.

“Esse momento é decisivo na história da Norsul, que começa a explorar novas possibilidades logísticas após 58 anos de existência e expertise na Cabotagem e no Longo Curso. Expandir é um desejo antigo que se consolida em 2021 com a estreia nos modais ferroviário e rodoviário, além dos serviços de armazenagem e manuseio de cargas e integração de modais, então a expectativa é grande! Estamos investindo todos os nossos esforços para entregar a melhor operação de logística integrada com soluções inovadoras aos nossos clientes e aos futuros também, que confiarão em nós para esse trabalho tão importante.”, finaliza Gustavo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

PRIMEIRA EDIÇÃO DO PLANO INDICATIVO DE TERMINAIS DE GNL DA EPE APONTA 4 TERMINAIS PRIORITÁRIOS

Por Michele Rangel PORTOS E LOGÍSTICA 20 Julho 2021



Terminal de regaseificação de GNL da Bahia - foto ilustrativa

Estudo da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) apresenta quatro projetos que, juntos, têm capacidade de regaseificação de 56 milhões de m³/dia. Os terminais descritos no plano situam-se em Itacoatiara (AM), São Luís (MA), Presidente Kennedy (ES) e Pontal do Paraná (PA), apresentando um investimento total de R\$ 1,1 bilhão.

Com a supervisão de Heloísa Borges Esteves, Plano Indicativo de Terminais de GNL (Piter) inclui projetos de terminais de regaseificação de GNL com diferentes configurações. O estudo apresentado tem por objetivo ditar as principais vantagens competitivas destas infraestruturas. Além disso, abarca uma contextualizada atualização sobre o andamento dos principais projetos de terminais de GNL na costa brasileira.

Essa edição do PITER soma-se a outras pesquisas publicadas periodicamente pela Diretoria de Estudos de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (DPG). Além desse, há o Plano Indicativo de Gasodutos de Transporte (PIG) e o Plano Indicativo de Processamento e Escoamento de Gás Natural (PIPE). Em conjunto, as medidas visam a garantia de um planejamento integrado, que permita ofertar soluções eficientes ao mercado de gás natural no Brasil.

Itacoatiara (AM)

O primeiro deles está localizado em um importante ponto comercial próximo a Manaus e com calado profundo no Rio Amazonas. O valor total de investimento estimado está na ordem de R\$ 175 milhões.

O estudo aponta que a possibilidade de se construir um terminal de regaseificação de GNL poderia servir como um centro de distribuição de GNL em pequena escala. A operação estimula a concepção de projetos de maiores dimensões, como uma termelétrica nas proximidades do terminal. Constata-se ainda a possibilidade de desenvolvimento de um polo industrial na região. A motivação para tal seria a oferta de gás no município, ou até a ampliação da rede de distribuição da companhia distribuidora local (CDL).



A instalação do projeto do terminal seria nas imediações do Terminal de Uso Privado (TUP) da Terminais Fluviais do Brasil (TFB), construído pela Dislub Equador. Além de ser um terminal ancorado em um píer existente, contaria com um gasoduto de 500 metros instalado sobre o píer. São Luís (MA)

O projeto selecionado na Região Nordeste fica localizado em São Luís (MA). A capital ainda não é abastecida por gás natural e apresenta bom potencial de demanda. O terminal proposto seria construído na área do Porto do Itaqui, que possui 2.156 metros de faixa acostável divididos em oito berços operacionais, três berços exclusivos para graneis líquidos; o calado máximo varia de 11,5 a 18,5 metros a depender do berço. O valor total de investimento está estimado em R\$ 352 milhões

A administração é da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). O futuro berço 94 será utilizado para atracação de um navio FSRU. Para o terminal de GNL foi proposto um novo píer de 1.900 metros ligando a FSRU à terra. O gás natural chegaria em terra por meio de um gasoduto integrante do terminal com 6.400 metros de extensão e 20 polegadas de diâmetro. O gasoduto teria 1.900 metros sobre o píer (duto aéreo) e 4.500 metros enterrados, atravessando majoritariamente a poligonal do porto.

Presidente Kennedy (ES)

A cidade localiza-se próxima à malha integrada com alguns projetos de chegada de gás do Pré-sal e interiorização do gás no país. Distante 150 quilômetros da capital Vitória, este estado desponta como uma das áreas centrais no mercado de gás natural brasileiro, conectando os mercados do Nordeste e do Sudeste. O terminal proposto estaria localizado na área do Porto Central/ES, porto privado.

Para o terminal proposto, seria desenvolvido um píer de 2.200 metros ligando a FRSU à terra. O gás natural chegaria até o ponto de conexão por um gasoduto de 5.600 metros de extensão e 20 polegadas de diâmetro. O gasoduto é composto por dois segmentos, sendo o primeiro um duto aéreo com 2.200 metros sobre o píer e o segundo um gasoduto enterrado com 3.400 metros.

Dadas as elevadas demandas e a possibilidade de consideráveis variações de consumo de gás por conta das termelétricas na região, analisou-se a possibilidade de inserção de uma tancagem adicional em terra. A obra seria para a construção na costa, em uma área já reservada no projeto do Porto Central, de um tanque com capacidade de 180.000 m³ de GNL. O esforço resultaria no equivalente a cerca de 105 milhões de m³ de gás regaseificado.

Inicialmente os custos do terminal sem tancagem foram estimados em R\$ 291 milhões. Em seguida, foram estimados os custos para o terminal com tancagem, com valor total do investimento na ordem de R\$ 2,7 bilhões. Trata-se de uma elevação de R\$ 2,4 bilhões em relação ao projeto sem estocagem.

Pontal do Paraná (PA)

Possibilitando uma nova entrada de gás natural na malha integrada na Região Sul, o terminal selecionado localiza-se em Pontal do Paraná, no estado do Paraná, na entrada da Baía de Paranaguá. O terminal proposto estaria localizado offshore, utilizando configuração do tipo ilha, a ser construído a cerca de 2 quilômetros da costa, próximo ao bairro do Pontal do Sul e do complexo de engenharia da Techint no município. O valor total de investimentos é da ordem de R\$ 275 milhões.

A operação vem a somar aos projetos já existentes para atender à região. Constatou-se que a demanda a ser atendida por este terminal de GNL é não termelétrica, porém a adição de uma infraestrutura deste tipo na região pode motivar novos projetos termelétricos nas suas imediações. Para este terminal seria desenvolvido um píer offshore do tipo estaqueado padrão a 2.000 metros da costa. O GNL, uma vez regaseificado, chegaria à terra por meio de um gasoduto submarino, o qual ao aflorar na costa já terminaria em uma Estação de Transferência de Custódia, onde poderia ser conectado a um novo projeto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

COMISSÃO APROVA REVISÃO NA LEI DE ENSINO DA MARINHA

Da Redação NAVEGAÇÃO 20 Julho 2021

Proposta do Executivo adapta lei a adicionais de habilitação previstos na reestruturação da carreira militar e restringe o acesso de candidatos tatuados

A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional da Câmara dos Deputados aprovou proposta do Poder Executivo que revisa a Lei de Ensino da Marinha. O objetivo é incluir cursos voltados para praças no Sistema de Ensino Naval; ampliar o rol de cursos de interesse para a Marinha; atualizar metodologias; e ajustar a faixa etária para ingresso no Colégio Naval e na Escola Naval.

O relator, deputado Coronel Armando (PSL-SC), explicou que as modificações na Lei de Ensino da Marinha determinadas pelo Projeto de Lei 5010/20 buscam adequar o texto aos adicionais de habilitação previstos na reestruturação da carreira (Lei 13.954/19), que estabeleceu percentuais de adicional de habilitação em razão dos cursos realizados com aproveitamento pelo militar.

Tatuagens

O texto também proíbe o ingresso de candidatos com tatuagem que faça alusão: a ideologia terrorista ou extremista contrária às instituições democráticas; a violência, criminalidade, ideia ou ato libidinoso; e a discriminação ou ideia ou ato ofensivo às Forças Armadas. Fica proibido o ingresso de candidatos com qualquer tipo de tatuagem na região da cabeça, do rosto e da face anterior do pescoço que comprometa a segurança do militar ou das operações.

Coronel Armando afirmou que o dispositivo sobre tatuagens é uma regulamentação decorrente de decisão judicial contra discriminação de candidatos por conta delas. “A decisão traz precedentes de que exigências em editais de concurso seriam possíveis se previstas em lei, por isso essa medida veio a ser inserida na proposição”, afirmou.

Alterações pontuais

Armando explicou que fez alterações a pedido do Comando da Marinha do Brasil, que solicitou mudanças pontuais. A principal altera a idade-limite para ingresso no Corpo de Saúde da Marinha, no Corpo de Engenheiros da Marinha e no Quadro Técnico do Corpo Auxiliar da Marinha para menos de 35 anos.

“Sem essa modificação na idade-limite, haverá a transferência "ex officio" para a reserva remunerada, de forma prematura, dos militares que ingressaram na Marinha do Brasil com a idade máxima permitida por terem atingido a idade-limite no posto”, explicou o relator.

O relator destacou ainda que o ensino militar está consolidado no Brasil desde 1808, com a instalação da Escola Naval no mosteiro de São Bento. Segundo ele, as mudanças na legislação aliam tradição e necessidade de modernização. “As escolas militares se perfilam entre instituições pioneiras na área de educação desde os primórdios do Brasil independente, até antes, primando por uma qualidade que as faz paradigma para as demais instituições de ensino”, destacou.

Tramitação

A proposta segue para análise, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) da Câmara dos Deputados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

WÄRTSILÄ OBSERVA AUMENTO EM SERVIÇOS E ESPERA CRESCIMENTO NO TERCEIRO TRIMESTRE

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 20 Julho 2021



A fabricante finlandesa de equipamentos marítimos e energéticos Wärtsilä espera que o terceiro trimestre do ano seja melhor do que o correspondente de 2020. A empresa, no entanto, observa que as condições de mercado ainda tornam as perspectivas incertas.

As observações foram feitas nesta terça-feira (20), durante a apresentação de resultados do segundo trimestre. Neste período, os contratos cresceram 14%, para 1,15 bilhão de euros, ante 1,01 bilhão de euros do ano anterior. A área de serviços cresceu 24%, para 604

milhões de euros, contra 486 milhões de euros no mesmo período de 2020.

Contraditoriamente, as vendas líquidas diminuíram 7%, para 1,13 bilhão de euros, contra 1,22 bilhão no segundo trimestre de 2020. Já os resultados operacionais aumentaram 18%, para 58 milhões de euros, contra 49 milhões de euros no segundo trimestre do ano passado.

Hakan Agnevall, presidente e CEO da Wärtsilä, relatou que nos mercados marítimos as encomendas para embarcações melhoraram. Mas ressaltou que em alguns dos segmentos de mais significativos para a empresa, as encomendas permaneceram relativamente baixas, como no caso dos cruzeiros, afetados pela Covid-19.

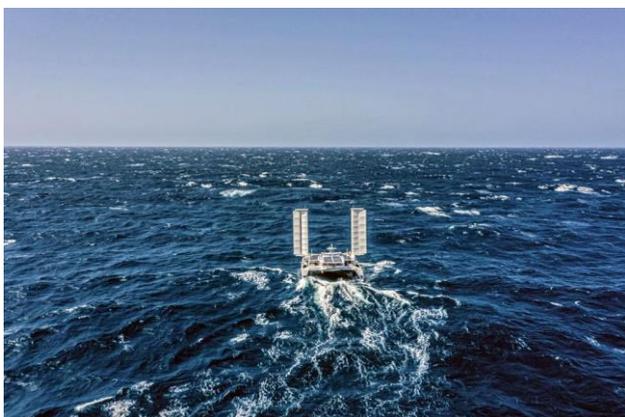
O lucro do trimestre foi impulsionado pelo segmento de energia, como de energia marítima, mas foi atingido pelo desempenho inferior no nicho de sistemas marítimos

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

AIR LIQUIDE INTENSIFICA APOIO AO PRIMEIRO NAVIO MOVIDO A HIDROGÊNIO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 20 Julho 2021



A companhia francesa de gás e tecnologia Air Liquide anunciou que se tornará a principal parceira, pelos próximos quatro anos, do "Energy Observer". Este é o nome do primeiro navio movido a hidrogênio e com emissão zero a ser autossuficiente em energia, servindo como um laboratório para a transição ecológica.

Os dois parceiros trabalham desde o lançamento do navio-laboratório, em abril de 2017, e antes de sua partida para uma turnê mundial com emissão zero. A nova etapa de colaboração intensifica o suporte tecnológico.

“Por meio da colaboração de nossas equipes com o Energy Observer e do teste de tecnologias de hidrogênio em ambientes extremos, seremos capazes de acelerar o desenvolvimento de soluções baseadas em hidrogênio e suas aplicações em grande escala, em particular no setor marítimo”, disse Matthieu Giard, vice-presidente da Air Liquide.

O projeto Energy Observer nasceu em 2013 para criar a primeira embarcação autossuficiente capaz de extrair energia da natureza com emissão zero. A principal característica do Energy Observer é sua matriz energética, incluindo três fontes de energias renováveis, bem como uma cadeia completa de produção de hidrogênio a bordo do navio usando eletrólise de água do mar.

O Energy Observer encontra-se agora numa nova fase do seu desenvolvimento e, através da sua subsidiária Energy Observer Developments, fornece soluções energéticas, como o gerador de hidrogênio, às diversas comunidades marítimas e portuárias.

O projeto Energy Observer nasceu em 2013, desenvolvido a partir de um catamarã. Utiliza hidrogênio, energia solar, eólica e hídrica. Em 2017, foi lançado com todas as tecnologias mais recentes, incluindo painéis solares de heterojunção bi-facial, turbinas eólicas verticais e um sistema de controle por meio de autômatos com mais de 1,5 mil sensores e centenas de alarmes.

Em 2020, a embarcação fez a primeira travessia transatlântica e a exploração de territórios ultramarinos até a Guiana Francesa, cobrindo mais de 10 mil milhas náuticas com total autonomia energética dos sistemas de bordo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021

TACS DE CONTEÚDO LOCAL SERÃO MECANISMO PARA DESENVOLVER INDÚSTRIA, DIZ ABIMAQ

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 19 Julho 2021



Arquivo/Divulgação

Resolução da ANP, que entra em vigor em agosto, prevê possibilidade de troca de multas aplicadas a operadoras por descumprimento de conteúdo local pelo compromisso de compra no mercado nacional.

A Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) avaliou que a norma que regulamenta os termos de ajustamento de conduta (TACs) do conteúdo local, ainda que não tenha atendido a todos os pleitos apresentados pelo segmento, será um mecanismo para ajudar a alavancar a indústria local. A resolução 848/2021 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que entrará em vigor no próximo dia 2 de agosto, trata da substituição do pagamento de multas por descumprimento de compromissos de conteúdo local. A ANP estima que os TACs podem gerar investimentos da ordem de R\$ 1,3 bilhão na indústria nacional.

A partir da nova norma, as empresas poderão substituir o pagamento dessas multas, em determinados casos, pela realização de novos investimentos em bens e serviços nacionais, de forma a estimular a indústria brasileira. De acordo com a norma, o termo poderá substituir o processo sancionador, arquivando esse processo quando o termo for celebrado. Em caso de descumprimento, o operador pagará multa relativa ao não cumprimento do TAC. A celebração do TAC é facultativa às operadoras.

Os compromissos de conteúdo local são aqueles assumidos pelas empresas, nos contratos de exploração e produção de petróleo e gás, de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais. A celebração do TAC depende de um processo sancionador e que esse processo esteja relacionado com contratos que não puderam ser aditados pela resolução 726/2018 da ANP, cobrando uma multa por descumprimento desses compromissos.

Na visão da Abimaq, os TACs teoricamente aumentarão a demanda reservada para a indústria nacional. O diretor-executivo de petróleo e gás da Abimaq, Alberto Machado, destacou que a resolução dá operacionalidade ao processo e bastante alcance à indústria, abrangendo inclusive empreendimentos que não teriam obrigatoriedade de conteúdo local e que agora podem ser cobertos pelo TAC. A empresa penalizada deve aplicar o valor da multa na compra de bens e serviços locais. Ele ressaltou que os TACs abrem a possibilidade de as empresas exportarem seus produtos, já que eles estabelecem um compromisso de compra de itens na indústria brasileira.



Para a associação, o instrumento do TAC é uma possibilidade a mais que a indústria enxerga, incorporando campos e blocos que, originalmente, não teriam obrigatoriedade de conteúdo local. Machado disse ainda que as compras locais geram um efeito multiplicador de empregos diretos e indiretos, ampliando a renda e movimentando a economia. A expectativa é que os TACs sejam assinados no curto prazo, dando à indústria uma visão de médio prazo. Uma das possibilidades, segundo Machado, é que o valor referente à multa leve o operador a investir em campos maduros, terrestres ou offshore.

Ao longo do processo de elaboração da norma, a Abimaq defendia uma distinção dos itens de bens e serviços nas regras de conteúdo local para evitar que os índices fossem atendidos pelas empresas somente com serviços. Essa separação é sugerida pela indústria a fim de garantir oportunidades ao segmento. “Mesmo assim, achamos que foi uma boa medida para a indústria, da mesma forma que esses painéis dinâmicos da ANP”, analisou Machado.

O diretor da Abimaq disse que os relatórios trimestrais permitem visualizar itens da indústria nacional adquiridos para os projetos. Embora sejam informações não auditadas apresentadas pelas operadoras, a avaliação da associação é que a ferramenta tem um nível de transparência que permite observar os níveis de produtos de forma bastante detalhada. Combinadas a outras variáveis, a indústria consegue mapear melhor os itens demandados e contratados pelas empresas junto à indústria nacional. “Estão colocando um nível de transparência bastante adequado para vermos onde a indústria pode melhorar e fazermos nossa parte”, comentou Machado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006