

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 147/2021
Data: 20/09/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MINISTRO PARTICIPARÁ DO 2º ENCONTRO PORTO & MAR	4
2º ENCONTRO PORTO & MAR VAI DEBATER FUTURO DA MÃO DE OBRA NO PORTO DE SANTOS	5
FREDERICO BUSSINGER: COMPETITIVIDADE GANHA ESPAÇO NA AGENDA PORTUÁRIA	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ INSTITUI GRUPO TÉCNICO PARA ACOMPANHAR ASSUNTOS RELACIONADOS À IMO	6
PORTAL PORTO GENTE	8
ÚLTIMA SEMANA DE INSCRIÇÕES PARA PROCESSO SELETIVO PARA TRAINEES DA VALE.....	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRA CRESCIMENTO DE 9% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES (TEU’S)	9
SUCESSO DO SISTEMA DE ACESSO TERRESTRE AOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO E ITAGUAÍ RENDE HOMENAGENS DO SINDICARGA	11
PORTOS DE ABU DHABI DEVEM CONSTRUIR PRIMEIRO TERMINAL DE CRUZEIROS NA JORDÂNIA	12
EXPORTAÇÕES DE ROCHAS DO BRASIL CRESCERAM 39%	13
SEM CONTÊINERES, BRASIL DEIXA DE EXPORTAR US\$ 500 MI EM CAFÉ E PERDE OPORTUNIDADES EM PROTEÍNAS	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	14
GOVERNO FEDERAL ASSINA NOVO PLANO NACIONAL PARA REDUÇÃO DE MORTES NO TRÂNSITO	14
ISTOÉ - DINHEIRO	15
PETROBRAS FIRMA INTENÇÃO DE ATINGIR NEUTRALIDADE DAS EMISSÕES CONFORME OGCI.....	15
EMBRAER E HELIPASS FAZEM ACORDO PARA eVTOL NA FRANÇA E OUTROS PAÍSES DA EUROPA	15
RUMO ESTIMA INVESTIMENTO DE R\$9 BI A R\$11 BI EM FERROVIA DE MT	16
MONEYTIMES	16
COMISSÃO DEBATE ALTERAÇÕES EM ALÍQUOTA DE IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO	16
ÍNDICE DE FRETE MARÍTIMO AMPLIA RALI E TEM MÁXIMA DE 12 ANOS	17
JORNAL O GLOBO – RJ	17
APÓS DECRETOS DO GOVERNO, ANATEL DEVE ANALISAR EDITAL DO 5G NA SEXTA-FEIRA	17
COMO A EVERGRANDE, GIGANTE IMOBILIÁRIA QUE TEM DE CARRO ELÉTRICO A TIME DE FUTEBOL, VIROU UMA DOR DE CABEÇA PARA A CHINA?	18
CONCESSÕES DOS AEROPORTOS DE CONGONHAS E SANTOS DUMONT EXIGIRÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 7 BI.....	21
‘MIGRAÇÃO DO CAMINHÃO PARA O NAVIO É LENTA’, DIZ PRESIDENTE DA EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LOG-IN.....	23
RUSSA ROSATOM E ELETRONUCLEAR ASSINAM MEMORANDO DE ENTENDIMENTO PARA CONSTRUIR USINAS NUCLEARES NO BRASIL.....	27
GOVERNO ACELERA PROCESSO PARA LEILOAR AEROPORTOS DE CONGONHAS E SANTOS DUMONT ATÉ ABRIL	28
GOVERNO DESCARTA RELAÇÃO ENTRE BLECAUTE EM CIDADES DO RIO E DE MINAS E CRISE HÍDRICA	28
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	30
EM MEIO À CRISE HÍDRICA, BELO MONTE OPERA COM MEIA TURBINA E GERA APENAS 300 MW	30
PETROBRAS BUSCA NEUTRALIDADE DAS EMISSÕES NAS ATIVIDADES SOB SEU CONTROLE	32
É DE LIRA, COMO DE BOLSONARO, A RESPONSABILIDADE DE CONTINUARMOS A VIVER NESSA LOUCURA.....	33
ANTT AVALIA AUMENTAR PEDÁGIOS PARA COBRIR EFEITO DA PANDEMIA EM RODOVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS.....	34
GOVERNADORES DE 20 ESTADOS AFIRMAM EM CARTA QUE AUMENTO NA GASOLINA É UM PROBLEMA NACIONAL	36
DISPUTA PELA DUTRA DEVERÁ SER ACIRRADA ENTRE OS INVESTIDORES	37
APÓS RELICITAÇÃO, DUTRA QUER VIRAR ESTRADA MODELO	38
VALOR ECONÔMICO (SP)	40
BRASIL É UM DOS PAÍSES MAIS SENSÍVEIS À DESACELERAÇÃO DA ECONOMIA CHINESA, DIZ WELLS FARGO	40
RUMO FIRMA CONTRATO PARA CONSTRUIR FERROVIA NO MATO GROSSO DE 730 KM	41
MINERADORAS RIO TINTO, BHP E FORTESCUE METALS ENCOLHEM US\$ 109 BI EM APENAS DOIS MESES	43
MINERADORAS FECHAM EM FORTE QUEDA APÓS MINÉRIO DE FERRO DESABAR COM TEMORES DA CHINA	44
RESTRIÇÕES À PRODUÇÃO DE AÇO NA CHINA DERRUBAM PREÇOS DO MINÉRIO DE FERRO	44
MT APOIA FICO E FERROGRÃO, MAS FERROVIA DA RUMO É A MAIS IMPORTANTE, DIZ GOVERNADOR	46
PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO DESABA EM MEIO A PREOCUPAÇÕES COM CHINA E EVERGRANDE.....	46
VENDA DA BRASKEM PODE AVANÇAR, EVERGRANDE CAI 10% E BOLETIM FOCUS: AS NOTÍCIAS MAIS QUENTES DO DIA	47



PORTO SUDESTE PASSA A OPERAR TRANSBORDO ENTRE EMBARCAÇÕES NA MODALIDADE ATRACADO EM ITAGUAÍ.....	50
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	50
ENGARRAFAMENTO DE CAMINHÕES É REGISTRADO NA ENTRADA DO PORTO DE NATAL.....	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
OS DIÁLOGOS NAS REUNIÕES DA COMISSÃO DE ESPECIALISTAS EM TRANSPORTE MARÍTIMO DO MERCOSUL	51
SPA RECEBE APRESENTAÇÃO SOBRE ESTUDOS PARA ‘INTERNET DAS COISAS’ NO PORTO DE SANTOS.....	52
TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO EM SUAPE TRARÁ INVESTIMENTO DE R\$ 1,5 BILHÃO	52
O IMPACTO DO ALUMÍNIO NA INDÚSTRIA NAVAL	54
EMPRESA DE SC REGISTRA AUMENTO DE 20% NA IMPORTAÇÃO DE CABOS DE AÇO.....	55
PORTO SUDESTE INVESTE EM MÉTODO DE DRAGAGEM COM BAIXO IMPACTO AMBIENTAL	56
COBRANÇA DE USO DO ESPELHO D’ÁGUA AINDA GERA INSEGURANÇA JURÍDICA.....	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTRO PARTICIPARÁ DO 2º ENCONTRO PORTO & MAR

Tarcísio Gomes de Freitas fará a palestra de abertura do evento, que ocorrerá na 3ª feira

Por: Redação



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, confirmou sua participação Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, confirmou sua participação no 2º Encontro Porto & Mar 2021, que será promovido pelo Grupo Tribuna no auditório do edifício-sede na próxima terça-feira, dia 21,

das 14 às 18 horas.

As inscrições para acompanhar a transmissão on-line do evento devem ser feitas até este domingo (19).

Tarcísio fará a palestra de abertura. O Encontro terá como tema principal o processo de desestatização da administração do Porto de Santos – que está sendo preparada pelo Governo Federal e deve ser efetivada no próximo ano.

Em sua apresentação, o ministro abordará os avanços do setor, especialmente os arrendamentos de áreas portuárias realizados na gestão do presidente Jair Bolsonaro – 29 concessões já foram feitas. E dará detalhes sobre o projeto de desestatização do complexo marítimo santista, como a expectativa de investimentos a partir da privatização, as regras para a implantação desse novo modelo de gestão e os resultados esperados.

Na última semana, em uma audiência pública na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Tarcísio destacou que cerca de R\$ 16 bilhões devem ser investidos no Porto de Santos a partir de sua desestatização.

Além do ministro, o 2o Encontro Porto & Mar 2021 reunirá autoridades como o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, e a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi.

Na solenidade de abertura, também estarão a deputada federal Rosana Valle (PSB–SP), uma das representantes da região no Congresso Nacional, e o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB).

Na sequência, haverá a palestra A Desestatização e a Regulação no Setor, com a diretora da Antaq Flávia Takafashi. Depois, o secretário de Portos, Diogo Piloni, irá falar sobre Desestatização e a Segurança Jurídica Necessária.

Os debates continuam com a apresentação Desestatização e a Mão de Obra Portuária, a ser ministrada pelo especialista em Recursos Humanos (RH) Hudson Carvalho, e Competitividade e o Futuro dos Portos, com o presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Cordeiro.

Após cada palestra, os temas expostos serão debatidos por especialistas e autoridades.

Inscrições

Para se inscrever, basta acessar este site até este domingo (19).

https://www.sympla.com.br/2-encontro-porto--mar-2021_1331309

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/09/2021

2º ENCONTRO PORTO & MAR VAI DEBATER FUTURO DA MÃO DE OBRA NO PORTO DE SANTOS

Evento será na terça-feira e analisará o processo de desestatização administrativa da Autoridade Portuária

Por: Redação

Os desafios que serão enfrentados para a capacitação e a contratação de mão de obra, após a desestatização da Autoridade Portuária de Santos, será um dos temas do 2º Encontro Porto & Mar 2021, do Grupo Tribuna. O evento será realizado na próxima terça-feira (21), das 14 às 18 horas, e contará com diversas autoridades do setor portuário. As inscrições estão abertas até este domingo (19). Elas são abertas e gratuitas para o evento on-line. Basta acessar o site de inscrição.

Já está confirmada a presença do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni. Os trabalhos serão iniciados por autoridades da região, como a deputada federal Rosana Valle (PSB) e o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB).

A pauta central do dia é a desestatização da Autoridade Portuária. A primeira palestra vai abordar como ficará a regulação no setor. Este painel será apresentado pela diretora da Antaq, Flávia Takafashi. Na sequência, o secretário de Portos falará sobre a segurança jurídica após desestatização da administração portuária.

Depois, o evento vai abordar a competitividade e o futuro dos portos desestatizados. Sobre o tema, haverá uma apresentação do presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Cordeiro.

Desafios à mão de obra

Mão de obra será o tema abordado a seguir. As discussões devem girar em torno dos desafios para a contratação de portuários, uma vez que o perfil dos trabalhadores vem mudando ao longo do tempo.

Além de uma maior tecnologia nas operações de embarque e desembarque, são esperadas mudanças no cenário laboral, uma vez que a Autoridade Portuária de Santos passará a ser uma empresa privada. Esta apresentação será do especialista em Recursos Humanos (RH) Hudson Carvalho.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/09/2021

FREDERICO BUSSINGER: COMPETITIVIDADE GANHA ESPAÇO NA AGENDA PORTUÁRIA

Não se deve esperar mares calmos para os portos brasileiros no futuro próximo

Por: Frederico Bussinger



Foto: Ilustração: Max

Ainda que a previsão de crescimento econômico do Brasil para 2022 seja apenas 2/3 da estimada para os países americanos, e metade da média mundial (1,8 x 3,6%), segundo o relatório "Trade and Development Report - 2021" da UNCTAD, divulgado nesse 15/SET, não se deve esperar mares calmos para os portos

brasileiros no futuro próximo.

Os esforços para aproveitamento de oportunidades, geradas pelo "novo superciclo de commodities" (vegetal e mineral), mesmo no contexto da pandemia, e as incertezas e indefinições decorrentes da agenda de desestatização (privatização) estabelecida pelo Governo Federal, afastam definitivamente qualquer hipótese de monotonia nos portos capixabas, catarinenses e paulistas.

No caso de Santos, em particular, outra preocupação vem ganhando espaço: competitividade é palavra que tem sido ouvida cada vez com maior frequência, normalmente em tom de preocupação ou até de crítica. Inclusive por executivos de primeiro escalão, normalmente cautelosos quando se manifestam publicamente.

A edição 2021 do tradicional seminário "Porto & Mar", promovido pelo Grupo Tribuna para discutir o desenvolvimento do Porto de Santos, por conseguinte, agendada para 21/SET próximo, é uma excelente oportunidade para se mapear os diversos gargalos, variáveis e desafios à frente. E, daí, hierarquizá-los e articulá-los sistematicamente.

Desafios do porto e de sua autoridade-administradora. Do porto e das cidades que o abriga. Dos investimentos necessários e das articulações imprescindíveis. Dos planos, da regulação e da governança. Do Porto Organizado e do Complexo Portuário. Ou seja, é uma vasta e multifacetada pauta.

Cargill, ADM e Eldorado, por exemplo, em recente debate, mostraram-se bastante preocupadas com as dificuldades para se coordenar e implementar plenamente projetos portuários em Santos. Também com riscos de perda de competitividade em relação à logística que vai se desenvolvendo no Arco Norte (onde também estão presentes). E lembram que "Santos não é a única alternativa" (ou já não é mais).

Uma das principais preocupações é com a articulação porto-ferrovia; seja a FIPS, a "Ferradura" ou "Serra Acima". Seja Rumo, seja MRS, seja VLI. A incapacidade de atendimento ferroviário, como planejado, tem levado a que o transporte rodoviário tenha que ser utilizado para substituí-lo. E que cargas, em princípio previstas para serem operadas em Santos, sejam desviadas para outros portos; provocando perdas de emprego, renda e tributos. Por isso chegam até a vaticinar: "se não for competitivo vamos ter que sair" (de Santos... o que, evidentemente, parece longe de acontecer!).

A questão está posta: até que ponto a desestatização (privatização) da Autoridade-Administradora Portuária de Santos (SPA) é resposta para tais desafios? Em especial porque alguns deles são de curto prazo: resposta adequada? A melhor Resposta?

"Porto & Mar - 2021" é uma excelente oportunidade para uma discussão franca, sistematizada e, desejavalemente, conclusiva desse quebra-cabeças. Promete!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/09/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ INSTITUI GRUPO TÉCNICO PARA ACOMPANHAR ASSUNTOS RELACIONADOS À IMO

O grupo de trabalho irá analisar documentos e acompanhar a discussão de temas da Organização Marítima Internacional (IMO)



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ instituiu Grupo Técnico (GT) para acompanhar discussões no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO) e auxiliar a Agência nas decisões e posicionamentos institucionais com relação aos assuntos tratados por aquela organização. Trata-se, na verdade, de uma atualização da composição do GT. A Portaria com a nova composição foi publicada nesta quinta-feira (16) na Seção 2 do Diário Oficial da União.

A IMO é uma agência da estrutura da ONU que visa a fornecer mecanismos de cooperação entre governos e estabelecer padrões internacionais de segurança marítima e eficiência da navegação, bem como padrões de prevenção e controle da poluição marítima causada por navios.

Cabe à Marinha do Brasil representar o país no organismo, e à ANTAQ participar ativamente apoiando a Marinha brasileira em comitês técnicos, como o Comitê de Segurança Marítima (MSC); Comitê de Facilitação (FAL); Comitê de Cooperação Técnica (TC); e Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC).

O GT poderá ainda atuar em assuntos de outros comitês e subcomitês da IMO, bem como prestar apoio técnico aos membros representantes da ANTAQ nos assuntos da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO) e da Representação Permanente Brasileira em Londres (RPB-IMO).

Composição

O GT passa a ser composto pelos seguintes membros titulares e suplentes:

- Aretta de Andrade Gomes (titular), lotada na Coordenadoria de Relações Internacionais (CRI), e Alexandre Dalfior de Figueiredo (suplente), lotado na Assessoria de Relações Institucionais (ARI), responsáveis pela coordenação dos trabalhos e pelo acompanhamento, relacionamento e assessoramento institucional relativos aos assuntos da IMO;

- Sérgio Oliveira (titular) e Pedro Fonseca (suplente), ambos lotados na Gerência de Regulação da Navegação Marítima (GRM), responsáveis pelos assuntos relacionados com o Comitê de Segurança Marítima (MSC);

- Livia Lara (titular), lotada na Assessoria Técnica (DR), e Dimas Soares (suplente), lotado na Gerência de Regulação Portuária (GRP), responsáveis pelos assuntos relacionados com o Comitê de Facilitação (FAL);

- Ana Higa (titular) e Arthur Felip II Pak (suplente), ambos lotados na Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE), responsáveis pelos assuntos relacionados com o Comitê de Cooperação Técnica (TC);

- Alessandro Bearzi (titular) e Maria Luiza Gusmão (suplente), ambos lotados na Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GMS), responsáveis pelos assuntos relacionados com o Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC); e

- Jonas Santos Filho (titular) e Marcel Oliveira (suplente), ambos lotados na Unidade Regional do Rio de Janeiro - URERJ, responsáveis pela representação local e participação nos assuntos tratados pela Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO - SECIMO, no Rio de Janeiro/RJ.

**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: 17/09/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ÚLTIMA SEMANA DE INSCRIÇÕES PARA PROCESSO SELETIVO PARA TRAINEES DA VALE

Redação Portogente

Objetivo é atrair talentos recém-formados que representem a diversidade das comunidades onde a Vale atua, tenham desejo de aprender e disposição para contribuir com o processo de transformação cultural da empresa

Termina na próxima sexta-feira (24/9) o prazo para inscrições para os dois Programas de Recém-Graduados 2022 da Vale: o Global Trainee Program e o Programa Trainee Especialista de Engenharia e Geologia. No total, são cerca de 150 vagas para talentos recém-formados que tenham espírito de colaboração e desejo de aprender. A Vale busca diversidade e candidatos alinhados com o compromisso de construção de um ambiente de trabalho respeitoso e inclusivo. As oportunidades são para os estados do Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará e Rio de Janeiro. As inscrições podem ser feitas em www.vale.com/trainee.

De acordo com a gerente global de Atração de Talentos, Mira Noronha, o objetivo dos programas é desenvolver esses profissionais para que, no médio e no longo prazo, eles ocupem cargos estratégicos e contribuam com a transformação cultural da empresa. “Buscamos pessoas alinhadas aos valores da Vale e que estejam dispostas a evoluir conosco. É fundamental que os candidatos estejam conectados com nosso propósito de melhorar a vida das pessoas nas comunidades onde atuamos e de transformar o futuro”, explica.

Engenheira de materiais pela Universidade Federal do Pará, Glaciane Oliveira se candidatou ao Programa Trainee Especialista em Engenharia e Geologia no ano passado e hoje realiza um sonho que era dela, mas também de seu pai: trabalhar na Vale. Ela cresceu em Marabá, sempre estudou em instituições de ensino públicas e é a primeira da família a ter um diploma de curso superior. “A mudança cultural que está acontecendo foi o que me trouxe para dentro da Vale”, resume. Glaciane é trainee na área de Processos nas operações de Onça Puma, em Ourilândia do Norte, também no Pará. “Até pouco tempo atrás, era preciso ter bagagem técnica muito grande. Hoje sinto que o processo está mais voltado para conhecer a pessoa, suas habilidades emocionais e sua capacidade de solução de problemas. Se eu puder dar uma dica, a dica é: não tenha medo de tentar e não desista”, afirma.

Diversidade

O processo seletivo será online e oculto (também conhecido como às cegas): informações como idade e instituição de formação, por exemplo, são omitidas até a última etapa, buscando evitar a influência de vieses inconscientes no processo. A empresa busca atingir pelo menos 50% de mulheres e priorizar a contratação de profissionais negros. O conhecimento avançado da língua inglesa não será um pré-requisito para o Programa Trainee Especialista, ampliando as chances de candidatos que ainda não tiveram a oportunidade de aprender o idioma neste nível. Além disso, não há limite de idade para se candidatar.

Na última edição, a Vale selecionou 95 profissionais negros. Isso significa que, dos 144 trainees contratados pela empresa, 66% se autodeclararam pretos ou pardos no momento da inscrição. Dentre os 144 contratados, 98 são mulheres, o que equivale a 68% da turma. Eles já estão atuando nas áreas para as quais foram selecionados e começam em breve as mentorias com líderes e treinamentos de competências para início de carreira (early leadership skills).

Programa Trainee Especialista em Engenharia e Geologia

Os candidatos ao Programa Trainee Especialista precisam ter o desejo de se aprofundar tecnicamente em mineração e logística. Também se espera que tenham visão sistêmica e mentalidade digital. No total, são 110 vagas para pessoas formadas em engenharia ou geologia, com graduação concluída entre março de 2019 e março de 2022. O programa tem duração de 18 meses e algumas vagas podem exigir inglês intermediário. A trilha de aprendizado acontecerá por meio de um curso de formação específico para cada área (mina, ferrovia, porto ou pelotização) e aplicação prática na rotina de trabalho.

Global Trainee Program

Serão cerca de 40 vagas para o Global Trainee Program. Neste caso, os candidatos precisam ter visão ampla, sistêmica e estratégica do negócio, além de mentalidade digital. O programa terá duração de 18 meses e os candidatos podem ser formados em qualquer curso e ter finalizado a graduação entre outubro de 2019 e março de 2022. Também é preciso ter conhecimento do idioma inglês avançado ou fluente e disponibilidade para mudanças e viagens. Neste caso, o programa de desenvolvimento será focado em negócios e gestão de projetos e contará também com job rotations, ou seja, oportunidade de atuar em diversas áreas.

Contratação e benefícios

O processo seletivo do Programa de Recém-Graduados 2022 acontece de agosto deste ano até janeiro de 2022. A previsão de contratação é em maio de 2022. Além da oportunidade de desenvolvimento e aprendizado, a empresa oferece salário compatível com o de mercado e os seguintes benefícios: participação nos lucros e resultados (PLR); auxílio mudança; plano de previdência privada; assistência médica e odontológica; vale alimentação; auxílio farmácia; e seguro de vida em grupo.

Mineração Por Elas

A Vale lançou, em agosto, a segunda temporada da websérie Mineração Por Elas, que tem como objetivo mostrar a bem-sucedida presença de mulheres em áreas técnicas, operacionais e de gestão na empresa. No episódio de estreia da temporada, mulheres pioneiras falam sobre suas histórias e desafios ao serem as primeiras na sua área ou função nessa indústria historicamente masculina. Os episódios seguintes abordarão as diversidades étnico-racial e de orientação sexual, além de mostrar histórias de pessoas com deficiência, jovens talentos e lideranças. Saiba mais em www.vale.com/mineracaoporelas.

Fonte: Portal Porto Gente

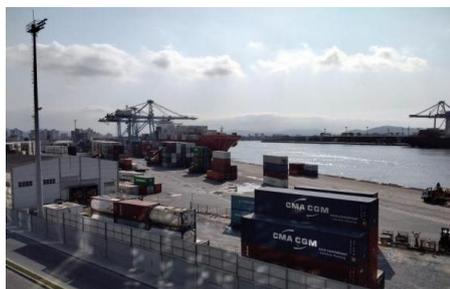
Data: 20/09/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRA CRESCIMENTO DE 9% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES (TEU'S)

Informação: Porto de Itajaí (20 de setembro de 2021)



Destaque também quanto a movimentação em toneladas registrando 14% de aumento durante o mês de agosto.

O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes encerrou o mês de agosto com o crescimento de 9% na movimentação de TEUs (unidade de medida de um container de 20 pés). Os números foram apresentados no relatório mensal de estatísticas da Superintendência do Porto de Itajaí (Autoridade Portuária).



Foram movimentados 129.546 TEUs, sendo 10.866 TEUs a mais do que agosto de 2020, quando o Complexo registrou movimentação de 118.680 TEUs.

No indicativo de tonelage a movimentação também foi positiva, com um crescimento de 14%. Em agosto de 2020 foram movimentadas 1.318.981 toneladas contra 1.506.777 toneladas do mesmo período do ano anterior.

Para o Superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, os índices de crescimento ressaltados em agosto, comprovam que o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, é o 2º maior complexo na movimentação de cargas do Brasil:

“Os números demonstram que o modelo de gestão aplicado está dando certo, e que pode avançar muito mais. O crescimento do Complexo é constante, demonstra que nós temos um potencial ainda maior, mantendo mensalmente um crescimento gradual. Quanto mais cargas vierem neste momento, mais atrativo será para as empresas interessadas. Esse aumento justifica que o modelo realizado hoje, e que o modelo futuro será o modelo atual (Landlord), porém aprimorado, ele dará segurança logística acima de tudo, porque não é uma experiência, é algo que já vem de vários anos, crescendo constantemente. A segurança logística é importante para garantir que os nossos usuários terão a infraestrutura adequada e moderna. Esse resultado demonstra que a parceria entre o público e o privado, que nós defendemos, ambos buscando constantemente a modernização e o aprimoramento, é o caminho onde a Autoridade Portuária juntamente com os terminais privados busca sempre mais cargas”, conclui Fábio.

No segmento de contêineres cheios de importação no Porto de Itajaí, durante o mês de agosto, houve uma movimentação de 12.855 TEU's, elevando a movimentação anual para 134.380 toneladas, registrando um crescimento de 28% em relação ao ano anterior.

“O nosso Porto de Itajaí vem realizando todos os esforços por parte de nossos trabalhadores portuários, demonstrando o quanto é necessário garantir a economia do nosso Estado e de nosso país, tornando-se motivo de orgulho e satisfação para nós itajaienses a muito tempo. O compromisso dos trabalhadores portuários, e de todos os envolvidos, vem se comprovando todos os meses através de seu índice de desempenho, na movimentação de cargas, de contêineres e na movimentação de navios, desta forma continuamos nos destacando cada vez no mercado portuário de Santa Catarina e do Brasil”, afirmou o Prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

Em agosto, atracaram no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes 81 navios, sendo 28 na APM Terminals, 03 no TUP Braskarne, 01 na TEPORIT, e 01 no TUP Poly Terminais.

No Terminal da PORTONAVE, a movimentação registrada no mês de agosto somou 48 escalas elevando a movimentação acumulada do ano para 404 escalas, registrando-se um crescimento referente a 15% em relação ao mesmo período do ano anterior.

A movimentação total de cargas, registrada no terminal durante o mês de agosto, foi de 1.000.040 toneladas, e, ainda no mesmo mês, totalizou a movimentação de 86.244 TEU (s), representando 67% da movimentação total de cargas contêinerizadas no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes.

O acumulado do ano no Complexo Portuário somou 730.920 TEU's, representando um crescimento de 36% em relação ao mesmo período de 2020.

A movimentação de cargas contêinerizadas nos recintos da APMT e Cais Comercial durante o mês de agosto totalizaram 43.302 com 480.679 toneladas, elevando o acumulado do ano para 356.574 TEU's com 4.131.986 toneladas, representando crescimento de 1% em relação a movimentação acumulada no ano anterior.

“Acredito que o efeito da falta de contêineres que está havendo ao redor do mundo, é responsável pelos atrasos de escalas em nível internacional, refletindo na queda de movimentações, visto que a reposição ainda não está estabilizada. No entanto, os números positivos permanecem em evidência no segmento de cargas contêinerizadas nos recintos APM Terminals e Cais comercial. A expectativa é que até dezembro o Porto supere a o crescimento registrado nos últimos 12 meses, na movimentação de TEU’s”, próximo de alcançarmos a marca de 1.6 milhão de unidades, reforça Heder Cassiano Moritz, Diretor Geral de Operações Logísticas da Superintendência do Porto de Itajaí.

As exportações no Porto de Itajaí, representaram 56% no mês de agosto, e 44% nas importações.

As principais exportações registradas no Porto de Itajaí, durante o mês de agosto foram o frango congelado (12,3%), madeiras e derivados (43,0%), carnes (10,6%), mecânicos e eletrônicos (19,9%), alimentados em geral (25,6). As importações mais significativas ainda no mês de agosto foram os mecânicos e eletrônicos (61,0%), produtos químicos (85,7%), têxteis diversos (69,6), plásticos e borrachas (80,7%) e alimentos em geral (25,4%).

O Complexo teve participação de 57,4% na corrente de comércio catarinense e 3,8% na corrente de comércio brasileira.

Obs: O relatório completo de estatísticas referente ao mês de agosto de 2021 pode ser conferido no link abaixo:

<http://www.portoitajai.com.br/novo/estatisticas/231/Estat%C3%ADstica%20de%20Agosto%20de%202021>

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/09/2021

SUCESSO DO SISTEMA DE ACESSO TERRESTRE AOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO E ITAGUAÍ RENDE HOMENAGENS DO SINDICARGA

Fonte: CDRJ (20 de setembro de 2021)



Foto: CDRJ

Para celebrar o sucesso do Sistema de Gerenciamento de Acesso Docas (SGAD), que trouxe muitos ganhos de eficiência às transportadoras rodoviárias que operam nos Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí, o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro (Sindicarga) homenageou personalidades atuantes no processo de implantação do sistema, pelo empenho e dedicação de cada um ao projeto. A solenidade aconteceu na última quinta-feira (16), na sede social da entidade.

Da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), foram homenageados o diretor-presidente, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira; o superintendente da Guarda Portuária, José Tadeu Diniz, e seu substituto, Péricles Mosso; o auditor de ISPS Code (sigla inglesa para Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias) da Guarda Portuária, Amauri Faria; o especialista em ISPS Code da Guarda Portuária, Pablo Lima; e o especialista portuário Eduardo Miguez.

Também receberam a homenagem os gestores de terminais do Porto do Rio de Janeiro responsáveis pelo desenvolvimento do sistema, como o diretor de Tecnologia da Informação (TI) do Grupo Multiterminais, Antonio dos Santos Filho; o gerente de TI do Grupo Multiterminais, Rodrigo Aguiar Paulo; o presidente da Triunfo Logística, Vinícius Pimenta; e o gerente da ICTSI Rio, Alexandre Macena, além de dirigentes de entidades que participaram ativamente da implantação, como o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil), André de Seixas; o diretor de Portos e Aeroportos do

Sindicarga, Filipe Coelho; e o diretor de Relações Institucionais da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), Márcio Fortes.

Além dos homenageados, estiveram presentes na cerimônia diversos representantes das empresas arrendatárias dos terminais dos Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí, empresários dos segmentos de portos, transportes e logística e dirigentes de entidades do setor. O superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói da Docas do Rio, Leandro Lima, também prestigiou o evento.

Saiba mais sobre O SGAD – A informatização do controle de acesso terrestre aos Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí, por meio do SGAD, gerou maior eficiência para os portos e todos os envolvidos na cadeia logística de comércio exterior, promovendo ganhos significativos como mais agilidade, segurança e redução de custos. Com o cadastramento digital das empresas usuárias, a permissão de acesso, que levava até sete dias para ser emitida, passou a ser realizada em apenas sete horas. A Docas do Rio definiu as regras e necessidades e validou o SGAD, desenvolvido e doado pelas empresas arrendatárias dos terminais MultiRio, ICTSI Rio e Triunfo Logística, por meio do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Rio de Janeiro (Sindoperj).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/09/2021

PORTOS DE ABU DHABI DEVEM CONSTRUIR PRIMEIRO TERMINAL DE CRUZEIROS NA JORDÂNIA

Informação: The Maritime Executive (20 de setembro de 2021)

O Abu Dhabi Ports Group (AD Ports) assinou um acordo para construir e operar um novo terminal de cruzeiros no Porto de Aqaba, na Jordânia.

Aqaba, localizada na cabeça do golfo do Mar Vermelho de mesmo nome, é o único porto marítimo da Jordânia. O novo terminal de cruzeiros da AD Ports será o primeiro do gênero no país.

“O terminal de cruzeiros servirá como uma porta de entrada no Porto de Aqaba que receberá os passageiros dos navios de cruzeiro que visitam o Mar Vermelho, além de servir como uma grande atração para os residentes de Aqaba”, disse a AD Ports em nota.

O novo terminal fará parte do projeto de redesenvolvimento planejado de Marsa Zayed de longa duração em Aqaba. O grande projeto realocou as instalações portuárias industriais de Aqaba para um novo complexo na periferia sul da cidade, a fim de abrir espaço para um desenvolvimento urbano e multiuso à beira-mar.

Os navios de cruzeiro fazem escala no antigo cais de carga do porto principal de Aqaba há algum tempo, mas o novo terminal oferecerá melhores comodidades para os passageiros. Também será o primeiro terminal de cruzeiros do AD Ports Group construído fora dos Emirados Árabes Unidos.

Como parte do acordo, a AD Ports também criará um Sistema Comunitário de Portos (PCS) digital para coordenar a comunicação entre todos os operadores portuários de Aqaba, juntamente com as partes interessadas do governo, como a Comissão Marítima da Jordânia, a Autoridade da Zona Econômica Especial de Aqaba e a Aqaba Development Corporation.

A empresa espera que o novo terminal ajude a atrair passageiros de cruzeiros da bacia do Mediterrâneo e da Europa, que costumam visitar o porto para conhecer a área do Triângulo Dourado do país. “Estendendo-se da paisagem desértica de Wadi Rum até as praias de Aqaba e a antiga cidade de Petra, o Triângulo Dourado é considerado por muitos um dos principais destinos turísticos da Jordânia”, disse Hussein Alsafadi, CEO da Aqaba Development Corporação.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/09/2021

EXPORTAÇÕES DE ROCHAS DO BRASIL CRESCERAM 39%

Informação: ANBA (20 de setembro de 2021)



Setor enfrenta problemas no escoamento de mercadorias por falta de espaço em navios e de contêineres, mas conseguiu aumentar envios internacionais nos oito primeiros meses do ano – Foto: Divulgação/Levantina

São Paulo – A indústria brasileira de rochas naturais aumentou em 39,3% as suas exportações nos oito primeiros meses deste ano em comparação ao mesmo período do ano passado, para US\$ 831 milhões, segundo dados divulgados nesta quinta-feira

(16) pelo Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais (Centrorochas). Em volume, as vendas internacionais somaram 1,56 milhão de toneladas.

O Centrorochas ressalta que o aumento ocorreu apesar do segmento estar sofrendo com a falta de espaço em navios e disponibilidade de contêineres desde o início do ano. De acordo com a instituição, os destaques na exportação foram blocos de mármore e similares, com crescimento de 78,8% no mesmo comparativo, e chapas e outras peças de mármore, com aumento de 51,42%. O maior destino internacional das rochas do setor é Estados Unidos.

O presidente do Centrorochas, Tales Machado, informou que a entidade tem atuado em parceria com o Sindirochas junto aos atores envolvidos no processo de escoamento das exportações e autoridades públicas, na busca de soluções que possam reduzir os efeitos dos problemas nos embarques no curto prazo. “A expectativa é que essa situação seja contornada apenas em 2022, mas, apesar de todo cenário, os exportadores brasileiros têm sido resilientes e contribuído com o registro de ótimos números para o País”, disse Machado.

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

Data: 20/09/2021

SEM CONTÊINERES, BRASIL DEIXA DE EXPORTAR US\$ 500 MI EM CAFÉ E PERDE OPORTUNIDADES EM PROTEÍNAS

Informação: Canal Rural (20 de setembro de 2021)

A falta de contêineres para as exportações mundiais foi o tema do programa Direto ao Ponto deste domingo, 19. O diretor-executivo do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Marcos Matos, descreveu o impacto dessa situação para o setor cafeeiro.

“Deixamos de exportar mais de US\$ 500 milhões, 3,5 milhões de sacas, nesses últimos meses”, afirmou.

Já o presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Ricardo Santin, disse que o setor de aves, suínos e ovos não deixou de exportar, porque mantém uma constância na utilização do equipamento, o que não causou um problema de abastecimento de contêineres. Mas salientou que houve perda de oportunidades.

“Não dá para a gente dizer que está faltando no geral. Falta para a gente conseguir acompanhar as oportunidades que seguem. [O setor] Continua a crescer, mas está tendo mais dificuldade”.

De acordo com o diretor do Cecafé, houve uma demanda reprimida gerada pela pandemia, o que “causou um desbalanço” na dinâmica de utilização dos contêineres. Ele também deu números do que representa o Brasil no contexto mundial.

“O país representa 1,3% do mercado global de cargas em contêineres, e os contêineres para nós representam 7% em volume, porém, 42% em valor, por conta das cargas com maior valor agregado”, disse Matos.

No fim de agosto, entidades do agronegócio e a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) enviaram um ofício ao Ministério da Infraestrutura pedindo uma reunião com o ministro Tarcísio Gomes de Freitas para debater a construção de um plano de contingência.

De acordo com a pasta, o governo federal tem discutido com o setor alternativas que minimizem o problema, mas não teria competência para atuar diretamente para reverter a escassez de unidades. “Como a navegação é uma atividade realizada por empresas privadas, a disponibilidade de contêineres parte das estratégias operacionais de cada companhia”, informou o ministério em nota.

O presidente da ABPA ressaltou a necessidade de plano de ação como medida a curto prazo. No entanto, lembrou que medidas mais duradouras também devem ser feitas.

“O Brasil precisa olhar para o futuro estrategicamente colocando a infraestrutura. É importante que a gente evolua. Precisamos pensar nisso: construir novos portos, fazer concessões, colocar dinheiro quando for o caso, buscar situações”, disse.

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

Data: 20/09/2021

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

GOVERNO FEDERAL ASSINA NOVO PLANO NACIONAL PARA REDUÇÃO DE MORTES NO TRÂNSITO

Para secretário-executivo do MInfra, conscientização dos motoristas é caminho fundamental para salvar vidas

Em mais uma ação para preservar vidas no trânsito, o Governo Federal nesta sexta-feira (17) assinou a resolução que aprova o novo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Criado pela Lei 13.614/2018, o plano prevê ações voltadas para reduzir à metade o índice de mortes no trânsito, dentro de um período de 10 anos.

A assinatura marca o início da Semana Nacional de Trânsito 2021, promovida pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Secretaria Nacional de Trânsito, que acontece até o dia 27 de setembro. Nesse período, serão promovidas ações de conscientização voltadas para educação, engenharia e fiscalização de trânsito.

“O Pnatrans traz aqui claramente nossas metas de salvarmos vidas. O nosso esforço é de fomentar ações na busca de preservação de vidas e conscientizarmos de forma muito clara a importância dessa agenda não só nessa semana, mas durante todos os anos”, afirmou Sampaio, durante a abertura da semana.

São seis pilares seguidos pelo Pnatrans segue seis pilares: Gestão de Segurança no Trânsito; Vias Seguras; Segurança Veicular; Educação para o Trânsito; Atendimento às vítimas; e a Normatização e Fiscalização. A revisão conta com o apoio do WRI Brasil.

REDUÇÃO – O tema das campanhas educativas para este ano “No trânsito, sua responsabilidade, salva vidas” foi definido oficialmente pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e segue as diretrizes do Pnatrans, uma vez que os acidentes são a maior causa de mortes no mundo.

“A Semana Nacional deste ano, em particular, iniciou um pouco antes. Ontem nós tivemos a transformação do Denatran, do antigo Denatran, que completou 54 anos em 2021, e foi elevado à condição de secretaria nacional. Isso reflete a importância que o governo federal dá a temática do trânsito”, disse secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro.

ACORDOS – Durante o encontro, também foram assinados acordos de cooperação com o Ministério do Desenvolvimento Regional e um Plano de Trabalho com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que tem como objetivo desenvolver programas e ações voltadas as políticas de mobilidade urbana e a política nacional de trânsito, com o intuito de promover ações educativas voltadas a segurança viária.

A criação da Semana Nacional de Trânsito está prevista no artigo 75 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Os objetivos são de conscientização e educação da população com temas específicos escolhidos todos os anos pelo Contran. As ações ocorrem anualmente com temas referentes à educação para buscar a diminuição de acidentes.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 20/09/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PETROBRAS FIRMA INTENÇÃO DE ATINGIR NEUTRALIDADE DAS EMISSÕES CONFORME OGCI

A Petrobras anunciou intenção de atingir neutralidade das emissões em prazo compatível com o Acordo de Paris. A empresa é integrante da Oil and Gas Climate Initiative (OGCI).

Em comunicado divulgado nesta segunda-feira, a Petrobras comunica que a decisão faz parte das estratégias das empresas membro do grupo e que sua ambição em atingir a neutralidade das emissões de gases de efeito estufa (NetZero) das operações sob seu controle (escopo 1 e 2), e também sua intenção de influenciar para atingir o mesmo em ativos não-operados.

O documento da OGCI está disponível em <https://www.ogci.com/leadership-to-accelerate-the-energy-transition-ogci-releases-its-strategy/>

“Com essa nova iniciativa, os membros ambicionam atingir a neutralidade das emissões, reconhecendo que possuem muitas, mas ainda não todas, as respostas sobre como chegar lá”, diz a nota.

Também a estatal diz que nos últimos 11 anos aprimorou em 47% a sua eficiência em carbono na exploração e produção, atuando hoje como uma das produtoras de óleo e gás mais eficientes do mundo. “Assumimos uma cesta de compromissos de sustentabilidade com horizonte 2025/2030, incluindo uma meta de redução das nossas emissões operacionais totais.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 20/09/2021

EMBRAER E HELIPASS FAZEM ACORDO PARA EVTOL NA FRANÇA E OUTROS PAÍSES DA EUROPA

A Embraer e a Helipass anunciaram acordo para aeronaves elétricas de decolagem e pouso vertical, mais conhecidas como eVTOL, na França e outros países da Europa. A parceria, por meio da Eve Urban Air Mobility, da Embraer, visa acelerar e implantar as aeronaves – chamadas também de EVA (Electrical Vertical Aircraft) – com 50 mil horas de voo por ano na aeronave elétrica da Eve, com aumento opcional de 100 mil horas por meio da a rede da plataforma de reserva de voo.

A Eve oferecerá treinamento, apoio local e publicações técnicas.

O lançamento comercial da “EVA” está planejado para 2026.

Os voos incluirão passeios turísticos, traslados para aeroportos e serviço sob demanda.

“Ambas as partes considerarão o crescimento do serviço além deste contrato para incluir casos de uso adicionais, bem como os serviços necessários para apoiar a implementação dos produtos de Mobilidade Aérea Urbana (UAM) nos principais mercados da Helipass”, diz o comunicado.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 20/09/2021

RUMO ESTIMA INVESTIMENTO DE R\$9 BI A R\$11 BI EM FERROVIA DE MT



Terminal da Rumo no porto de Santos (SP)

SÃO PAULO (Reuters) – A empresa de logística Rumo informou que pretende investir entre 9 bilhões e 11 bilhões de reais na construção de uma ferrovia para conectar o terminal rodoferroviário de Rondonópolis a Lucas do Rio Verde, em importante área produtora de grãos e oleaginosas de Mato Grosso.

A operadora de concessões foi a única companhia a entregar proposta para a concorrência para construção de ferrovia, que permitirá a conexão do trecho de Lucas do Rio Verde ao porto de Santos.

A companhia já é operadora do trecho entre Rondonópolis e Santos.

A Rumo, uma subsidiária da Cosan, informou que a previsão é de que o primeiro terminal opere em 2025/2026, com conclusão do projeto em 2030.

A vigência do contrato é de 45 anos, prorrogável sucessivamente por iguais períodos, conforme cumprimento dos requisitos contratuais.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 20/09/2021



MONEYTIMES

COMISSÃO DEBATE ALTERAÇÕES EM ALÍQUOTA DE IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO

Por Agência Câmara



As mudanças só poderão ocorrer a cada três anos, e a alteração não poderá ultrapassar 10%, para mais ou para menos, da alíquota (Imagem: Ivan Bueno/Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina)

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Deputados debate na quarta-feira (22) a alteração de alíquotas do Imposto de Importação (II) de produtos.

O debate atende a pedido dos deputados Guiga Peixoto (PSL-SP), Laércio Oliveira (PP-SE) e Alexis Fonteyne (Novo-SP).

De acordo com Peixoto, o projeto de lei que dispõe sobre as condições e limites aplicáveis à alteração de alíquotas do imposto sobre a importação de produtos (PL 537/21) estabelece, dentre

outros pontos, que as mudanças no II só poderão ocorrer a cada três anos, contados do início da vigência da futura lei, e a alteração não poderá ultrapassar 10%, para mais ou para menos, da alíquota

“A proposição carece de maior discussão e consenso pelos setores que serão atingidos pela proposta, o que constitui óbice ao avanço de questões extrafiscais que ultrapassam o caráter meramente arrecadatório do imposto sobre a importação de produtos, porquanto se tratar de matéria com reflexos em todo o País, o que afeta o desenvolvimento do nacional”, afirma o deputado.

Fonte: MoneyTimes

Data: 20/09/2021

ÍNDICE DE FRETE MARÍTIMO AMPLIA RALI E TEM MÁXIMA DE 12 ANOS

Por Reuters



O índice geral subiu 29 pontos para 4.304, o maior patamar desde 24 de novembro de 2009 (Imagem: REUTERS/Roslan Khasawneh)

O principal índice de frete marítimo da bolsa do Báltico subiu para uma máxima de 12 anos nesta segunda-feira, impulsionado por taxas mais altas em todos os segmentos de navios.

O índice geral, que considera fretes para embarcações capesize, panamax, supramax e handysize, subiu 29 pontos para 4.304, o maior patamar desde 24 de novembro de 2009.

Os analistas têm citado que o mercado de frete de graneis sólidos vem sendo impactado por restrições ao transporte global e por uma recuperação geral na demanda por commodities.

O índice capesize aumentou 67 pontos, ou 1%, para 6.487, um pico desde dezembro de 2009.

O panamax subiu pela oitava sessão consecutiva, adicionando 12 pontos, ou 0,3%, para 3.916, o maior nível em mais de dois meses.

Fonte: MoneyTimes

Data: 20/09/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

APÓS DECRETOS DO GOVERNO, ANATEL DEVE ANALISAR EDITAL DO 5G NA SEXTA-FEIRA

Maioria dos conselheiros já concordou em analisar o texto nesta semana

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — Depois de dois adiamentos, a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) deve analisar o edital do 5G na próxima sexta-feira. O conselheiro Moisés Moreira, que tinha pedido vista do processo, disse que deve devolver o texto para análise e pediu para que o conselho diretor se reúna nesta semana.

Moreira disse ao GLOBO que a maioria dos conselheiros já concordou com a nova data e que vai formalizar o pedido para que o presidente da agência, Leonardo Euler, marque a reunião extraordinária nesta sexta.

O conselheiro afirmou que os decretos publicados na sexta-feira e as informações enviadas pelo Ministério das Comunicações foram suficientes para dar segurança jurídica para a Anatel.

— O que faltava eram os decretos, o ministério também mandou outras informações do que seria uma modelagem prévia dos projetos, tanto da rede da Amazônia quanto da rede privativa do governo e esses dois pontos dão segurança jurídica para nós e também para o próprio processo — explicou o conselheiro.

No início desta semana, Moreira pediu vista do processo alegando que alguns pontos precisavam ser ajustados para dar segurança à decisão da Anatel. Na época, ele disse que estava preocupado com a celeridade do processo, mas também com a prudência exigida no “maior edital da história da Anatel”.

Com isso, o edital deve ser analisado antes do dia 30 de setembro, quando estava marcada uma reunião ordinária do conselho diretor da agência.

O governo quer que o leilão aconteça ainda neste ano. O ministro das Comunicações, Fabio Faria, chegou a dizer que poderia acontecer no fim de outubro e previu que a rede 5G deve ser lançada comercialmente em São Paulo no Natal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/09/2021

COMO A EVERGRANDE, GIGANTE IMOBILIÁRIA QUE TEM DE CARRO ELÉTRICO A TIME DE FUTEBOL, VIROU UMA DOR DE CABEÇA PARA A CHINA?

Ações da incorporadora caíram mais de 10% com temor de calote em semana decisiva. Analistas temem que não haja resgate do governo

O Globo



Homem passa em frente a condomínio desenvolvido pela chinesa Evergrande, em Guangzhou, no sul da China: empresa deve dar calote em investidores, fornecedores e clientes Foto: Noel Celis / AFP

NOVA YORK - Em meio ao temor de um calote, as ações da gigante do setor imobiliário chinesa Evergrande chegaram a cair 19% e fecharam em queda de 10% nesta segunda-feira em Hong Kong, derrubando a Bolsa local e levando turbulências aos mercados globais.

Com mais de US\$ 300 bilhões em dívidas, a Evergrande é a segunda maior incorporadora imobiliária da China e o temor é de que um colapso na empresa afete o setor financeiro chinês e também a indústria da construção civil no país.

Isso poderia causar um efeito cascata afetando não só a China, mas todo o mercado financeiro e de crédito mundial. Por essa razão, as Bolsas em vários países, inclusive no Brasil, despencaram hoje.



Mas, como a Evergrande se tornou tão grande e por que entrou em crise? Entenda, abaixo, como a empresa virou uma dor de cabeça para Pequim:

A chinesa Evergrande não vai honrar dívidas com investidores, empregados e fornecedores. Na foto, mulheres se reúnem em frente à sede da empresa em busca de informações Foto: NOEL CELIS / AFP

1. O que está em jogo esta semana?

A Evergrande é a incorporadora mais endividada do mundo e, na semana passada, sinalizou a seus credores que talvez não conseguisse honrar seus débitos.

Os próximos dias serão decisivos. A empresa tem um pagamento de US\$ 83,5 milhões em juros de dívida a honrar na quinta-feira. Nesta segunda, um débito menor, cujo valor não foi informado, também venceria, mas com prazo de carência até terça-feira. E, segundo fontes da Bloomberg, autoridades chinesas já alertaram aos credores que não devem esperar este pagamento.

O problema é que o timing não poderia ser pior: comemora-se um feriado nacional nestas segunda e terça-feira, o Festival da Lua, e os mercados estarão fechados na China continental, porém abertos em Hong Kong. Na quarta-feira, os mercados reabrem na China, mas fecham em Hong Kong. Investidores tentam assim se posicionar para não serem pegos de surpresa após os feriados.

2. Vender primeiro, perguntar depois

Ao todo, a empresa tem US\$ 669 milhões em juros a pagar até o fim do ano, segundo dados compilados pela Bloomberg. A agência de classificação de risco Fitch já rebaixou todos os vencimentos da empresa para este mês como "junk", ou seja, com risco provável de calote.



Vista aérea do estádio de futebol Guangzhou Evergrande, apontado como o maior do mundo, que está sendo construído na província de Guangdong, no sul da China. Foto: STR / AFP

Alguns desses papéis estão sendo negociados no mercado secundário por apenas 30% de seu valor de face - num forte sinal de que os investidores não esperam reaver seu dinheiro.

Diante da incerteza sobre como Pequim vai atuar para lidar com a crise, muitos investidores partiram para a estratégia "vender primeiro e perguntar depois".

O presidente Xi Jinping terá que atuar num equilíbrio difícil entre reduzir o elevado nível de endividamento das incorporadoras chinesas e, ao mesmo tempo, garantir sua estratégia de oferecer moradia a preço acessível para os chineses. E fazer tudo isso sem provocar um grande estrago no mercado financeiro chinês.

- É o que os chineses iriam descrever como tentar escapar de um tigre – resume Justin Tang, chefe de pesquisas sobre a Ásia no United First Partners.

3. Por que a Evergrande é tão importante?

A incorporadora já construiu mais de 1.300 projetos em 280 cidades chinesas. É a segunda maior do setor na China, com receita anual de US\$ 73,6 bilhões.

Com sede na cidade de Shenzhen, no sul da China, a empresa foi fundada por Hui Ka Yan, até hoje seu maior acionista e presidente, em 1996, em Guangzhou, e cresceu baseada em empréstimos volumosos.

Hoje é um conglomerado, com atuação vai bem além do setor imobiliário, com negócios tão diversificados como carros elétricos (Evergrande New Energy Auto), internet e mídia (HengTen Networks), parques temáticos (Evergrande Fairyland) e uma empresa de comida e água mineral (Evergrande Spring).

Em 2010, comprou um time de futebol, o Guangzhou Evergrande, que construiu o que se acredita ser a maior escola de futebol do mundo, a um custo de US\$ 185 milhões para o conglomerado.



Complexo cultural na cidade de Suzhou, na China: obras foram paralisadas com temor de calote da gigante do setor imobiliário Evergrande Foto: JESSICA YANG / AFP

Atualmente, participa da construção do maior estádio de futebol do mundo, que espera que esteja concluída no próximo anos. O estádio de US\$ 1,7 bilhão terá o formato de uma flor de lótus gigante e terá capacidade para 100 mil pessoas.

Um colapso da incorporadora, além de afetar o mercado financeiro e seus negócios, deixaria vários mutuários da casa própria na mão.

4. Hui é bem relacionado no governo?

Aparentemente sim. Nas celebrações dos 100 anos do Partido Comunista, quando o presidente Xi Jinping fez um discurso proclamando o crescimento inexorável do país, Hui integrava sua comitiva na Praça da Paz Celestial.

De origem humilde, filho de um lenhador, Hui é membro do Partido Comunista há 35 anos. E investe em setores considerados estratégicos por Pequim, como carros elétricos e medicina tradicional chinesa.

O empresário é também um proeminente filantropo. E seu investimento num time de futebol mostra que ele compartilha com Xi a paixão pelo esporte.

5. Como o grupo tenta seguir em frente?

Em 14 de setembro, a Evergrande anunciou que havia contratado consultores financeiros para ajudar a avaliar a situação e buscar todas as soluções viáveis o mais rápido possível. No entanto, ainda não conseguiu encontrar compradores para peças de seus veículos elétricos e negócios de serviços imobiliários, como não fez progressos em busca de investidores.

A empresa também está tentando vender sua torre de escritórios em Hong Kong, que comprou por cerca de US\$ 1,6 bilhão em 2015, mas ainda não obteve sucesso neste sentido.

6. Como os investidores estão reagindo?

Os problemas de Evergrande espalharam-se pelas ruas na semana passada, quando os protestos irromperam em sua sede em Shenzhen se espalharam por cidades em toda a China.

Já os acionistas estão cautelosos há meses: as ações caíram mais de 80% de seu valor este ano. Nesta segunda-feira, os papéis da Evergrande chegaram a cair 19% e fecharam em queda de 10% em Hong Kong.

No início deste mês, as agências de classificação de risco Fitch e a Moody's rebaixaram as notas de crédito da Evergrande, citando seus problemas de liquidez.

7. A Evergrande pode receber um socorro estatal?

A resposta do governo chinês até agora tem se limitado em grande parte à atuação do Banco Popular da China, que injetou 90 bilhões líquidos de yuans no sistema bancário na sexta-feira. E outros 100 bilhões de yuans no sábado.

O governo central e a província de Guangdong poderiam forçar uma reestruturação da empresa. Segundo interlocutores locais, Pequim teria instruído as autoridades de Guangdong a criar um plano de renegociação de dívidas para a Evergrande, o que incluiria uma ação coordenada com potenciais compradores de ativos da empresa.

Mas há dúvidas se o governo poderia fazer um socorro direto. Apoiar a Evergrande com recursos públicos poderia incentivar uma estratégia de negócios imprudente que já deixou em apuros contras gigantes como o grupo HNA e o Anbang.

Acabar com o “risco moral” - termo usado para definir as decisões de investidores que apostam pesado contando com um resgate estatal caso tudo dê errado - também poderia deixar o setor financeiro mais resiliente a longo prazo. Mas deixar uma gigante como a Evergrande ir à lona teria efeitos dramáticos no sistema financeiro chinês e afetaria centenas de mutuários da casa própria no país.

Seria um risco político e de descontentamento social que talvez o Partido Comunista não esteja disposto a correr.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/09/2021

CONCESSÕES DOS AEROPORTOS DE CONGONHAS E SANTOS DUMONT EXIGIRÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 7 BI

Anac deve divulgar edital nesta terça. Governo quer acelerar o processo para fazer leilão em abril, mas ambiente conturbado pode dificultar atração de investidores

Por Geralda Doca e Mariana Barbosa



Aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

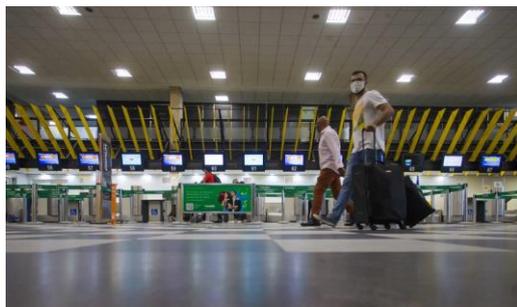
BRASÍLIA E SÃO PAULO - O governo decidiu acelerar o processo de privatização das duas “joias da coroa” entre os aeroportos: Santos Dumont, no Rio, e Congonhas, em São Paulo. Pressionada pelo governo, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) deve divulgar o edital do certame nesta terça-feira para tentar realizar o leilão já em abril de 2022.

Os dois aeroportos, considerados as “joias da coroa” entre os terminais ainda sob administração da estatal Infraero, são os mais movimentados do país e sempre foram cobiçados pela iniciativa privada.

Mas, com menos tempo para a análise das condições e as incertezas políticas e econômicas, consultores do setor avaliam que será mais difícil atrair investidores, principalmente estrangeiros.

O edital da 7ª rodada de licitações de aeroportos deve ser apresentado na terça-feira pela Anac com Santos Dumont e Congonhas liderando dois dos três blocos de terminais cujas concessões serão leiloadas.

As empresas que levarem os dois blocos terão que se comprometer com uma série de investimentos estimados em quase R\$ 7 bilhões durante os contratos, que serão de 30 anos.



Saguão do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo (04/12/2020)

Terceiro bloco inclui Belém e Macapá

O terceiro bloco que vai integrar a rodada será formado pelos terminais de Belém e Macapá, com exigências de investimentos estimadas em quase R\$ 870 milhões. O lance mínimo a ser pago ao Tesouro a título de outorga neste caso será de R\$ 55 milhões.

Para Santos Dumont e Congonhas serão de R\$ 355 milhões e R\$ 487 milhões, respectivamente. No total, serão leiloados três blocos com 16 terminais.

A minuta do edital e dos contratos ficará em consulta pública na Anac por 45 dias a partir de amanhã. Em seguida, será submetida ao Tribunal de Contas da União (TCU), que dará o aval à publicação do edital.

Para acelerar o passo, o prazo usual de cem dias entre a publicação e a realização do leilão será reduzido para 70, como confirmou o secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann.

Dessa forma, o governo espera realizar o leilão até abril, em vez de maio ou junho, como previsto em documentos internos. A publicação do edital, no entanto, vai depender do ritmo do TCU para analisar as regras.

Ambiente conturbado

Consultores que atuam no setor avaliam que a redução do prazo prejudica a elaboração das propostas por empresas interessadas. A avaliação é que a concorrência no leilão deve ficar limitada aos operadores que já atuam no país.

Uma fonte que acompanha a movimentação do mercado diz que os aeroportos mais complexos exigiriam mais tempo para a preparação das propostas.

O governo também decidiu mexer na composição dos blocos e transferir para o de Congonhas terminais que estavam no bloco de Belém e Amapá (Altamira, Marabá, Santarém e Parauapebas).

A mudança tenta evitar que o bloco das duas capitais fique sem interessados, mas também é vista com ressalva pelo mercado porque pode reduzir a atratividade do aeroporto de São Paulo.

Facilidades como a não exigência de sócio com experiência em operação de aeroportos podem não ser suficientes para atrair fundos de investimentos. O ambiente político — deteriorado após ameaças do presidente Jair Bolsonaro ao Judiciário no Sete de Setembro — não ajuda, já que a segurança jurídica é um ponto-chave.

Recuperação fraca

Além disso, a fraca recuperação da economia dificulta traçar cenários de retorno dos investimentos. Ainda mais quando há vários aeroportos em dificuldades, ameaçando devolver concessões.

— A tendência é permanecer mais do mesmo, com os mesmos agentes (que já atuam no país) disputando os leilões, com poucas novidades, mesmo com fundos de investimentos do Oriente Médio, Ásia e da Europa analisando os dados — diz André Soutelino, sócio da A.L.D.S Advogados Associados.

Entre os grupos estrangeiros que já operam no Brasil desde o início das privatizações de aeroportos, em 2012, estão o sul-africano Airports Company South África (ACSA), os argentinos da Inframérica, o grupo alemão Fraport, o suíço Zurich, o espanhol Aena, o francês Vinci e a Changi, de Cingapura.

Outros operadores estrangeiros, como o francês ADP, que opera o aeroporto de Paris Charles De Gaulle, e a Ferrovial, dos aeroportos ingleses, não devem entrar no país, avaliam especialistas.

— Grandes operadores não deverão vir, mas não vejo problema. Fundos de investimento podem entrar e contratar operadores e construtoras depois. O importante é ter uma boa modelagem, com gatilhos para investimentos. Cabe à Anac fiscalizar os interesses dos usuários — minimizou o professor de Transporte Aéreo da USP, Jorge Leal.

Essa será a sétima e última rodada de concessão dos aeroportos no país, encerrando-se assim o ciclo da Infraero como gestora aeroportuária. Quem arrematar Santos Dumont terá que levar o terminal de Jacarepaguá (também no Rio) e os mineiros de Montes Claros, Uberaba e Uberlândia.

O aporte total neste bloco é estimado em R\$ 1,7 bilhão para os investimentos previstos no edital. O vencedor do leilão de Congonhas terá de investir um total de R\$ 5,2 bilhões no bloco, que inclui o Campo de Marte (também em São Paulo) e terminais no Cento-Oeste e no Norte. Do montante, R\$ 3,3 bilhões serão destinados ao aeroporto paulista.

O governo ainda não tem uma solução para os problemas de concessões como as do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio, e de Viracopos, em Campinas (SP), e de São Gonçalo do Amarante (RN).

O primeiro pediu à União o reequilíbrio financeiro do contrato. Os outros dois terão mesmo de ser relicitados, mas técnicos da Anac admitem que entraves em torno da indenização dos atuais operadores dificulta um acordo, que pode nem ocorrer em 2022.

Galeão preocupa o Rio

O Galeão está com o pagamento de outorgas suspenso desde 2017. O movimento de passageiros, que já chegou a 14 milhões em 2019, caiu para quatro milhões neste ano.

O aeroporto deve ser alvo da principal polêmica durante as consultas públicas do edital da 7ª rodada. A Prefeitura do Rio, que é contra a ampliação da capacidade do Santos Dumont, vai apresentar na consulta um estudo que mostra que a concorrência do terminal do Centro com o Galeão, na Zona Norte, prejudica a cidade.

Isso costuma acontecer, segundo os parâmetros do estudo, quando a demanda em uma região com dois terminais fica abaixo de 30 milhões de passageiros por ano. No caso do Rio, é de 22 milhões.

O secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann, diz que a Anac não pode restringir uma operação havendo capacidade ociosa:

— O Rio vem de uma crise que antecede a pandemia. O estado entrou em depressão econômica profunda e o Galeão deu uma boa esvaziada. A solução não é tirar o passageiros do Santos Dumont, mas incentivar o tráfego no Galeão.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/09/2021

‘MIGRAÇÃO DO CAMINHÃO PARA O NAVIO É LENTA’, DIZ PRESIDENTE DA EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LOG-IN

Marcio Arany conta como a companhia esbarra no atraso de nova regulação para usar novo navio na disputa por cargas com as rodovias

Por Alexandre Rodrigues



Marcio Arany, CEO da Login, companhia de navegação que atua no segmento de carga marítima: aumento de volume transportado durante a pandemia
Foto: Roberto Moreyra



RIO - Afetada pela crise dos estaleiros, que não entregaram navios encomendados que já tinham consumido muito dinheiro, a companhia de navegação Log-In se reinventou em 2016.

Vendeu parte da frota, reestruturou dívidas e abandonou o mercado de commodities para focar em contêineres, compartimentos que transportam produtos acabados.

Em 2019, retomou planos de expansão para intensificar a disputa com os caminhões, que ainda transportam mais de 60% das cargas, mas entrou em compasso de espera por causa do atraso na tramitação do Programa de Incentivo à Cabotagem (transporte entre portos do mesmo país), chamado de BR do Mar, no Congresso.

Em entrevista ao GLOBO, o presidente da empresa, Marcio Arany, explica como a aquisição, em 2020, de um navio liberiano contou com a nova regulação, que promete reduzir o custo de expansão de frota abrindo o setor a embarcações de bandeira estrangeira.



O projeto foi aprovado na Câmara, mas está parado no Senado. Enquanto isso, a empresa aciona um plano B.

Marcio Arany, diretor-presidente da Log-In, ainda se diz otimista em relação à aprovação de um novo marco regulatório para a cabotagem, a BR do Mar, que tramita no Senado Foto: Roberto Moreyra /

Agência O Globo

Veja a seguir os principais trechos da entrevista:

A Log-In se reestruturou para focar em contêineres. Como a pandemia afetou esse plano?

Nossa reestruturação terminou em 2018. Em 2019, iniciamos uma expansão. Em 2020, já tínhamos o plano de trazer um novo navio, mas a pandemia realmente nos afetou muito, no segundo trimestre, e adiamos.

Foi ruim para todo o setor, mas no terceiro trimestre houve uma boa recuperação e fechamos um ano muito bom, apesar da pandemia. Trouxemos o nosso sétimo navio e acabamos apenas 5% abaixo da meta no orçamento.

“Antes, a tripulação chegava num hotel dois dias antes. Hoje, temos quarentena de cerca de dez dias, testagem intensa e uma série de protocolos no navio”

A que atribui a recuperação rápida do setor?

A cabotagem leva cargas de segmentos diferentes. Muitos continuaram vigorosos durante a pandemia, como alimentos, bebidas e material de higiene e limpeza. Alguns, como o de eletroeletrônicos, pararam.

O polo de Manaus parou 40 dias, mas retomou com força para atender à demanda das pessoas que estavam em casa, demandando mais produtos industrializados. Eu mesmo troquei o meu fogão.



Terminal de Vila Velha, operado pela Log-In, no Espírito Santo, Foto: Divulgação

Como a Covid-19 afetou navios?

Antes, a tripulação chegava num hotel dois dias antes. Passava por um dia de orientações e embarcava no seguinte. Hoje, temos quarentena de cerca de dez dias antes de embarcar, testagem intensa e uma série de protocolos no navio. São dias pagos, como



comprar férias do funcionário.

Tínhamos 12 turmas, duas para cada navio, mas criamos uma 13ª para substituições. Já tivemos que trocar a tripulação toda de um barco por causa de uma pessoa que testou positivo e navio retido em quarentena forçada pela Anvisa. O custo aumentou, mas foi importante para a segurança de todos.

Exigem vacina de funcionários?

Hoje não é obrigatório, mas estimulamos. No terminal de Vila Velha (ES), 95% foram vacinados porque portuários são grupo prioritário, mas marítimos não são. Estamos com o administrativo em home office.

Quando estiver chegando a segunda dose no grupo de 25 anos, vamos começar a voltar ao escritório. Sinto falta. Mas só poderão ir vacinados.

Exportadores têm se queixado da falta de contêineres e de aumento no preço do frete marítimo e nos prazos de entrega. Em quanto tempo a situação deve se normalizar?

Não somos afetados pela falta de contêineres. Nossa frota da é 100% dedicada e está circulando em nossa área de atuação, Brasil e Argentina. Mundialmente, acredito que esse problema deve se estender por ao menos seis meses.

A Log-In comprou um 7º navio, mas de bandeira estrangeira, que pelas regras atuais não pode operar na cabotagem no país. Qual seria a vantagem?

Trouxemos o Log-In Discovery, de bandeira liberiana, acreditando na BR do Mar, que esperamos desde 2019. O objetivo é aumentar nossa tonelagem (carga contratada).

Para operar na costa brasileira, o navio tem que ser construído no país ou um novo importado, operado por tripulação brasileira. A BR do Mar permitiria trazer navios já usados de fora, o que barateia o custo.

Como foi aprovado na Câmara, qual seria a redução de custo?

De forma geral, seria reduzir a 50% o custo de incorporar um navio. Mas hoje é difícil responder porque navios usados estão o dobro do preço. O mercado está desorganizado e isso deve durar uns dois anos.

Críticos dessa lei dizem que estimularia um sucateamento ou redução da frota brasileira. O que deveria mudar no Senado?

Esse risco é real. Por isso defendemos como associação que é preciso ter a tonelagem brasileira. O que foi aprovado é que não precisa ter. De fato isso pode trazer um monte de porcarias para cá.

Um armador grande pode mandar para o Brasil um navio que não funciona em outro lugar, que polui mais, vaza óleo. Com a tonelagem, o armador vem para ficar com bons navios. Os contratos são de longo prazo. É fundamental voltar a tonelagem.

Fatores políticos bloqueiam a agenda no Congresso. Dá aflição investir contando com mudança de regulação no atual ambiente político?

Dá aflição sim, mas vimos a seriedade e as discussões da equipe técnica do Ministério da Infraestrutura. Temos uma associação do setor que está conversando com os senadores, fazendo esclarecimentos. Mas temos um plano aqui sem a BR do Mar.

Acreditamos que ela seja aprovada ainda este ano, mas ainda vai ter que ser regulamentada.



Enquanto isso, como tínhamos três navios para docar (fazer reparos), colocamos o Discovery para cobrir na modalidade de afretamento temporário, que é permitida hoje. Só que o tempo está passando.

O navio vai ficar disponível em setembro e vamos ter que colocar ele para circular no exterior. Mas espero que até junho e julho do ano que vem a BR do Mar esteja aprovada e regulamentada. É importante para o Brasil.

Como vê essa possibilidade com a crise política acirrada após o Sete de Setembro?

Seguimos confiantes. Essa agenda atrasou, infelizmente, e tudo indica que deverá ser adiada para o ano que vem.

Ter sempre um plano B é um custo de operar no Brasil ?

Sim, porque cria toda uma expectativa. Talvez se a BR do Mar nunca tivesse nascido, eu já tivesse, por exemplo, colocado um navio novo para ser construído lá fora e ser entregue no ano que vem.

Que vantagens o navio pode oferecer aos donos de cargas para tirá-los dos caminhões?

O aquário da cabotagem é pequeno. O mercado está na estrada. De 10% a 15% da nossa carga todos os anos vem das rodovias. Procuramos trabalhar a cadeia logística dos clientes, fazendo o mesmo porta a porta. Um cliente que usa 15 caminhões tem cada um deles chegando num horário diferente no destino. Um contêiner chega com hora marcada. O risco de avaria ou de roubo é próximo de zero.

Também disputamos no preço, mas isso depende da distância do cliente da costa e do tipo de produto. Mas o custo total pode ser entre 10% e 25% menor que o rodoviário.

Estratégia: Empresas aumentam frota própria e adotam frete flexível para se protegerem de greves de caminhoneiros

Os clientes hoje estão muito mais exigentes em termos de tecnologia. Antigamente, ficavam felizes em ligar para saber onde a carga está. Hoje, querem abrir um mapa e saber em quantos minutos chega. Investimos muito nisso este ano, criando uma plataforma digital.

Para usar a cabotagem, os clientes precisam ter um bom planejamento, organização. Por isso, apesar do potencial, acredito que a velocidade de migração do caminhão para o navio é lenta. Não basta colocar o navio na costa, a carga não pula dentro. A Log-In movimentou mais de 70 mil viagens rodoviárias por ano, subcontratando. Temos uma gama de transportadores certificados perto dos portos.

Vão comprar negócios de transporte rodoviário?

Faz sentido, estamos olhando isso no mercado. É uma possibilidade, para trazer know-how de carga fracionada e da parte intermodal. O follow-on (capitalização de R\$ 551 milhões com emissão de novas ações) que fizemos em 2019 foi para investimentos.

Estamos olhando oportunidades que gerem sinergia, mas não é fácil achar coisa boa. O mercado rodoviário é muito informal. Trabalhamos também num plano de expansão de frota, que vai demandar mais de um navio.

A nova ameaça de paralisação dos caminhoneiros afetou a demanda por frete marítimo?

Não impactou o nosso negócio. Além disso, foi curta, sem muita adesão. Tivemos contratempos pontuais que foram contornados rapidamente.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 20/09/2021

RUSSA ROSATOM E ELETRONUCLEAR ASSINAM MEMORANDO DE ENTENDIMENTO PARA CONSTRUIR USINAS NUCLEARES NO BRASIL

Acordo foi firmado na Conferência Geral da Agência Internacional de Energia Atômica em Viena

Por *Bruno Rosa*



Usinas Angra 1 e Angra 2 Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO - A estatal russa de energia nuclear Rosatom e a Eletronuclear, estatal brasileira que opera as usinas nucleares no país em Angra dos Reis, assinaram um memorando de entendimento na manhã desta segunda-feira na Conferência Geral da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA), em Viena.

O memorando prevê o desenvolvimento da cooperação em áreas como a construção e manutenção de usinas nucleares de grande e pequena potência no Brasil, bem como o desenvolvimento de soluções nas etapas iniciais e finais do ciclo de combustível nuclear e tratamento de combustível nuclear usado.

O documento cita ainda o desenvolvimento de projetos de reatores modulares terrestres e flutuantes e estudos para a economia do hidrogênio.

No processo de privatização da Eletrobras, o governo criou uma nova estatal para assumir as funções públicas da empresa nuclear. Com isso, foi criada a Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBpar), que vai reunir o controle da Eletronuclear e da parte que a Eletrobras possui no capital de Itaipu. A estatal terá orçamento de R\$ 4 bilhões.

Nesta segunda-feira, o acordo feito entre a Rosatom e a Eletronuclear prevê ainda o reprocessamento de materiais nucleares, com a gestão de resíduos radioativos, além da implementação de projetos conjuntos na área de educação e treinamento, do aumento da aceitação pública da energia nuclear e outras frentes.

Leonam dos Santos Guimarães, presidente da Eletronuclear, disse que o memorando é um "instrumento de cooperação mútua" e representa uma excelente oportunidade na expansão futura dos negócios, em especial, "no atendimento à necessidade de expansão da geração nuclear no Brasil".

Por parte da Rosatom, o memorando foi assinado por Kirill Komarov, primeiro-diretor-geral-adjunto e diretor da Unidade de Desenvolvimento e Negócios Internacionais.

- O Brasil é um dos principais parceiros da Rosatom na América Latina em várias áreas, principalmente no campo da medicina nuclear. Estou certo de que a assinatura do memorando nos ajudará a abrir uma nova etapa em cooperação bilateral, visto que o país tem trilhado um caminho para ampliar a participação da geração nuclear no balanço energético nacional - disse Komarov.

Atualmente, a Eletronuclear está em processo de retomada das obras da polêmica usina nuclear de Angra 3, em Angra dos Reis, no Rio, após a revelação de esquemas de corrupção pela Operação Lava-Jato.

Em 2017, foi assinado o primeiro Memorando de Entendimento entre as duas estatais, que expirou ano passado. Na ocasião, além da intenção de construção de novas usinas, havia ainda informações sobre Angra 3, com a possibilidade de participação da Rosatom no projeto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/09/2021

GOVERNO ACELERA PROCESSO PARA LEILOAR AEROPORTOS DE CONGONHAS E SANTOS DUMONT ATÉ ABRIL

Edital deve ser apresentado pela Anac nesta terça com exigência de investimentos de R\$ 7 bi para os dois blocos liderados pelos terminais de SP e RJ

Por Geralda Doca e Mariana Barbosa

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O governo resolveu pisar no acelerador do processo de privatização das duas "joias da coroa" entre os aeroportos: Santos Dumont, no Rio, e Congonhas, em São Paulo. Os dois aeroportos, ainda sob administração da estatal Infraero, são os mais movimentados e rentáveis do país e sempre foram cobiçados pela iniciativa privada.

O edital da 7ª rodada de licitações de aeroportos deve ser apresentado na terça-feira pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) com Santos Dumont e Congonhas liderando dois dos três blocos de terminais cujas concessões serão leiloadas

O governo quer realizar o leilão já em abril de 2022 e não em maio ou junho, como previsto anteriormente. As empresas que levarem os dois blocos terão que se comprometer com uma série de investimentos estimados em quase R\$ 7 bilhões durante os contratos, que serão de 30 anos.

Saiba mais sobre o leilão entenda por que os planos do governo podem ser prejudicados pela atual conjuntura.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/09/2021

GOVERNO DESCARTA RELAÇÃO ENTRE BLECAUTE EM CIDADES DO RIO E DE MINAS E CRISE HÍDRICA

Operador Nacional do Sistema e Ministério de Minas e Energia atribuem apagão a um problema técnico em subestação de Furnas

Por Geralda Doca, com informações do G1

RIO e BRASÍLIA - O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) informou neste domingo que o desligamento total de uma subestação de Furnas em Rio das Ostras, na Região dos Lagos fluminense, provocou o apagão registrado na noite de sábado em cidades dos estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais.

Faltou luz por pouco mais de uma hora, entre 21h21 e 22h32 em 13 cidades fluminenses: Nova Friburgo, Teresópolis, Vassouras, Três Rios, Macaé, Iguaba, Rio das Ostras, Búzios, Araruama, Cabo Frio, Paraíba do Sul, Saquarema e São Pedro da Aldeia. Em Minas Gerais, pelo menos 62 municípios foram afetados.

O ONS e o Ministério de Minas e Energia frisaram que o blecaute "não tem relação com a crise hídrica" enfrentada pelo país, que limita a geração de energia das usinas hidrelétricas com o baixo nível dos reservatórios.

O órgão não esclareceu os motivos da falha na subestação Rocha Leão, de Furnas, mas informou que "avaliará as causas da ocorrência junto aos agentes envolvidos". Limitou-se a uma explicação técnica, em nota, que atribuiu o desligamento "à atuação da proteção diferencial de barras do setor de 138 kV."

O Ministério de Minas e Energia, também em nota recheada de termos técnicos, informou que um "banco de capacitores" da subestação é a "provável origem da perturbação" e foi isolado.

Furnas, estatal geradora que integra o sistema Eletrobras, informou que a falha ocorreu na transmissão e não na geração de energia. Em nota, a empresa disse que o sistema de proteção da subestação de Rocha Leão, em Rio das Ostras, foi acionado por uma descarga, o que causou o desligamento automático do fornecimento de luz para não danificar os equipamentos.

"As proteções atuaram corretamente para isolamento da falha, causando o desligamento de todos os equipamentos dessa subestação. A equipe técnica de Furnas iniciou os procedimentos para o restabelecimento do fornecimento para a distribuidora. A empresa está analisando as causas do ocorrido", diz a nota.

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em nota, afirma que o Relatório de Análise de Perturbação, a ser elaborado pelo ONS, "trará mais detalhes sobre a ocorrência, bem como as recomendações a serem observadas pelas empresas responsáveis pela operação das instalações envolvidas na ocorrência."

Ficaram às escuras na noite de sábado municípios inteiros das regiões dos Lagos e Serrana no Estado do Rio e pelo menos 62 cidades em Minas Gerais, informaram as distribuidoras de energia, que logo apontaram como causa do corte problemas externos às suas redes.

A Energisa, uma das distribuidoras afetadas, informou que a falha na subestação de Furnas em Rio das Ostras "afetou as supridoras Light e Enel, que abastecem as concessões da Energisa de Minas e Nova Friburgo" e foi a responsável pelas interrupções.

O ONS informou ainda que, assim que foi identificado o corte de energia, às 21h21, iniciou-se uma operação de "recomposição do sistema para que o completo fornecimento de energia fosse restabelecido o mais rápido possível".

COMO ECONOMIZAR NAS CONTAS DE LUZ 1 de 7

Menor consumo

Trocar lâmpadas, desligar aparelhos em stand-by e optar por produtos eficientes podem ajudar a reduzir a conta de luz

Lâmpadas

Em geral, a fluorescente compacta é quatro vezes mais econômica e dura de oito a 10 vezes mais que a incandescente. Considere também substituição por lâmpadas LED.

Geladeiras

São classificadas quanto à eficiência energética. Um refrigerador frost-free pode economizar mais de R\$ 180 por ano. Em cinco anos, a economia é de quase R\$ 1 mil reais, praticamente o valor de uma geladeira nova.

Televisores

A etiquetagem refere-se ao consumo em modo de espera (stand-by). Um televisor ligado na tomada, em modo espera, pode gastar até R\$ 2/mês. Somando todos os aparelhos de TV da casa, além do micro-ondas e outros aparelhos ligados direto na tomada e que possuem lâmpada em modo de espera, a conta de energia pode aumentar até R\$ 2 por aparelho.

Condicionadores de ar

Para iniciar o uso, feche as portas do ambiente, ligue no máximo e espere refrigerar. Depois, pode-se diminuir a intensidade de refrigeração para manter a temperatura confortável. É importante não deixar as portas abertas. E, caso ninguém esteja usando o ambiente, desligue o aparelho.

Chuveiros elétricos - 1

Esta etiquetagem é diferente, pois, em vez da eficiência energética, o Inmetro classifica a potência do aparelho. A diferença de um chuveiro B (menos potente disponível hoje no mercado) para um G (mais potente) pode variar bastante.

Chuveiros elétricos 2

Compre o produto mais adequado a sua localidade: se você mora em uma região quente do País, um chuveiro A, B ou C é suficiente para aquecer a água a uma temperatura confortável. Se você mora em uma região mais fria, chuveiros E, F e G seriam mais adequados. Em dias mais quentes, use o chuveiro no modo "verão" ou potência mínima.

Segundo o ONS, houve interrupção de 696 MW na carga. O abastecimento foi normalizado em pouco mais de uma hora, às 22h32.

Nas redes sociais, usuários se queixaram da falta de luz na noite de sábado. "To vivendo a base de vela, teve apagão geral em Bacaxa, Saquarema", escreveu uma moradora da região.

"Arraial (do Cabo) no breu total", disse outro internauta.

Pesquisador recomenda atenção a manutenção

O pesquisador Renato Queiroz do Grupo de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), disse que é preciso aguardar a explicação do ONS sobre as causas do apagão. Mas disse suspeitar de erro humano em uma manobra ou falta de reforços das distribuidoras:

- Se uma falha na subestação de Rocha Leão afetou a várias cidades, o sistema de distribuição está frágil.

O suprimento e fornecimento de energia elétrica na região dos Lagos e entorno envolve mais de uma empresa como, Furnas, Energisa, Enel e Ligth, lembrou Queiroz.

Segundo o pesquisador, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) precisa esclarecer se o programa de manutenção das instalações está sendo executado pelas empresas dentro do prazo, bem como os investimentos previstos.

- A crise atual pode levar as concessionárias a postergarem os prazos de manutenção até o período chuvoso. Isto porque, a manutenção exige paradas técnicas e hoje o sistema não está comportando a paralisação das instalações, mesmo que temporariamente. Se isso for verdadeiro, aí sim, outros problemas poderão ocorrer em vários locais.

Outro problema que pode acarretar esses apagões, diz o pesquisador, pode ser a falta de investimento pelas distribuidoras para reforçar o sistema de fornecimento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/09/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EM MEIO À CRISE HÍDRICA, BELO MONTE OPERA COM MEIA TURBINA E GERA APENAS 300 MW

Construída a fio d'água, sem reservatório, usina fica praticamente parada durante o período seco e não consegue dar grandes contribuições para o Sudeste/Centro-Oeste nesta época do ano

Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

A ameaça de apagão que o Brasil atravessa evidencia a limitação de um dos principais projetos de infraestrutura do País para enfrentar a seca atual. Erguida com investimentos de quase R\$ 40

bilhões, Belo Monte, a quarta maior hidrelétrica do mundo, com capacidade para gerar 11.233 megawatts (MW), está operando com apenas meia turbina desde o início de agosto.

Isso significa produzir cerca de 300 MW por dia - ou 2,67% da potência total. Construída sem reservatório, a fio d'água, a usina funciona conforme o regime hidrográfico do Rio Xingu, que varia 25 vezes entre a cheia e a seca – e este é o período do ano de auge da seca.

Hoje, Belo Monte está com 18 turbinas paradas. E isso deve ocorrer até o fim de novembro ou meados de dezembro, quando o rio começa a encher. Dependendo do volume de chuvas, em janeiro a hidrelétrica – que tem entre os sócios Eletrobras, Neoenergia, Cemig, Vale e os fundos Petros e Funcef – já estará produzindo quase sua capacidade total.



Com investimento de quase R\$ 40 bilhões, Belo Monte foi construída a fio d'água, sem reservatório
Foto: TV Brasil

Desde que foi concluída, a usina tem produzido menos do que os especialistas calculavam para o período seco. Na época da construção, esperava-se que, durante a estiagem, a usina produzisse cerca de 690 MW médios. Durante o ano, a expectativa era produzir 4 mil MW médios. No ano passado, ficou em 3.293 MW médios e, em 2019, em 3.027 MW médios, segundo dados do [Operador Nacional do Sistema Elétrico \(ONS\)](#).

“Geramos durante seis meses por ano, que é quando há volume de água no rio. Mas essa é a configuração do projeto”, diz o diretor-presidente da concessionária Norte Energia, Paulo Roberto Ribeiro Pinto. Mesmo assim, ele afirma que Belo Monte tem tido um papel importante na recuperação dos demais reservatórios do País no período chuvoso e representa 7% da matriz brasileira.

A construção de usinas a fio d'água sempre foi motivo de grandes discussões no País. O modelo foi adotado para reduzir os impactos ambientais e tornar viável a construção das usinas. A escolha, no entanto, tem um preço que é a redução da capacidade de armazenamento.

O projeto de Belo Monte, por exemplo, nasceu na década de 70, como Hidrelétrica Kararaô, dentro de um complexo de seis usinas. Após várias remodelações, foi rebatizada de Belo Monte, com apenas uma usina. Para diminuir os impactos ambientais, a área alagada foi reduzida de 1.200 para 516 quilômetros quadrados (km²).

Usina de conflitos

Apesar das mudanças, a hidrelétrica sempre esteve envolvida em muitas controvérsias ambientais, antes, durante e depois das obras. Em 2020, quase um ano após a inauguração da última turbina, o [Ministério Público Federal \(MPF\)](#) voltou a questionar o hidrograma de vazão da usina aprovado na época do leilão. Trata-se do volume de água que vai para a Volta Grande do Xingu e o que passa pelas turbinas.

A usina de Belo Monte foi construída em dois locais diferentes. Parte da água do Xingu é desviada para a usina Sítio Pimental, que gera 233 MW de energia. Esse desvio acabou reduzindo o volume de água na Volta Grande, onde estão localizadas algumas aldeias indígenas. O MPF argumentou que a diminuição de água estava provocando problemas para ribeirinhos, navegabilidade e para os peixes.

Por causa disso, em janeiro deste ano, o [Instituto Brasileiro de Meio Ambiente \(Ibama\)](#) aumentou a vazão na Volta Grande. Consequentemente, o volume de água para a usina diminuiu e afetou a produção. O presidente da Norte Energia calcula que essa alteração tenha reduzido em cerca de 1.600 MW médios a geração de Belo Monte e deplecionando em 2,5% os reservatórios do Sudeste/Centro-Oeste.

Para contornar a situação, a empresa assinou um termo de compromisso com o Ibama e retomou a vazão prevista na época do leilão. Pelo acordo, a concessionária vai investir R\$ 158 milhões em três anos e antecipar em 60% as ações previstas para os próximos seis anos, diz o presidente da empresa. A insegurança jurídica, no entanto, permanece. Se o MPF conseguir alguma liminar, a empresa terá de soltar mais água para a Volta Grande e comprometerá a produção de energia no ano que vem.

O MPF diz que a situação consolida um novo estado de ilegalidade na operação da usina. "O equilíbrio na partilha das águas do rio Xingu deixa de ser um imperativo, tornando desnecessária a garantia do pulso de inundação da vida. Posterga a prova da viabilidade para depois do dano já em curso. E abre caminho para que se instaure na Volta Grande do Xingu o que suas populações, silenciadas, vem denunciando como o 'fim do mundo'", diz o recurso do MPF contra a decisão de retomar o hidrograma.

Para o procurador regional da República, Ubiratan Cazetta, não é preciso esperar seis anos - como previsto inicialmente - para entender os impactos da redução de água no Rio. "Temos dados empíricos que mostram que o hidrograma definido na época do licenciamento não funciona." Ele destaca que o acordo da Norte Energia e o Ibama vale até janeiro. "A empresa precisa entregar alguns estudos para o Ibama para definir um novo hidrograma. Se os trabalhos não forem conclusivos, que se comece que o hidrograma mais favorável para o meio ambiente." Ou seja, essa briga deve continuar nos próximos meses e a usina bilionária pode perder ainda mais poder de geração de energia.

No ano passado, Belo Monte teve um prejuízo de R\$ 860 milhões, após um lucro de R\$ 209 milhões em 2019. Neste ano, até junho, o balanço estava negativo em R\$ 352 milhões. "Mas temos caixa, já que aderimos ao novo standstill do BNDES, que prorroga em seis meses o pagamento dos empréstimos", diz Ribeiro Pinto. Em 2020, a empresa já havia entrado no programa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/09/2021

PETROBRAS BUSCA NEUTRALIDADE DAS EMISSÕES NAS ATIVIDADES SOB SEU CONTROLE

Por Rodrigo Viga Gaier - Da Reuters



P-52, plataforma da Petrobras na Bacia de Campos - Imagem: Bruno Domingos/Reuters

RIO DE JANEIRO (Reuters) – A Petrobras anunciou nesta segunda-feira ambição de atingir a neutralidade das emissões nas atividades sob seu controle, conforme o estabelecido pelo Acordo de Paris, que trata de medidas para amenizar as mudanças climáticas.

A companhia também disse em comunicado que tem a intenção de influenciar seus parceiros a atingir a mesma ambição em campos de petróleo e gás em que a estatal é sócia, mas não é a operadora.

O Acordo de Paris, assinado em 2015 por quase 200 países, dentre eles o Brasil, prevê a adoção de políticas climáticas voltadas à redução da emissão de gases de efeito estufa, com o objetivo de limitar o aumento médio da temperatura global a menos de 2°C acima dos níveis pré-industriais até o fim do século (com esforços para 1,5°C).

A decisão da Petrobras está alinhada ao posicionamento mundial das 12 empresas membros do OGCi (sigla em inglês para Iniciativa Climática para Óleo e Gás), consórcio integrado pela Petrobras desde 2018, segundo comunicado da petroleira.

“Juntas, estas empresas representam cerca de 30% da produção global de óleo e gás e colaboram para acelerar a transição para baixo carbono. Com essa nova iniciativa, os membros ambicionam atingir a neutralidade das emissões, reconhecendo que possuem muitas, mas ainda não todas, as respostas sobre como chegar lá”, acrescentou.

No seu Plano Estratégico 2021-2025, a Petrobras prevê investimentos de 1 bilhão de dólares em compromissos de sustentabilidade, envolvendo a descarbonização das operações; o desenvolvimento de combustíveis mais sustentáveis, como diesel renovável e bioquerosene de aviação; e pesquisas em energias renováveis e soluções de baixo carbono.

“Nos últimos 11 anos, a companhia aprimorou em 47% sua eficiência em carbono na exploração e produção de petróleo e se estabeleceu como uma das produtoras de óleo e gás mais eficientes do mundo”, disse a empresa em nota.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/09/2021

É DE LIRA, COMO DE BOLSONARO, A RESPONSABILIDADE DE CONTINUARMOS A VIVER NESSA LOUCURA

Brasil depende do presidente da Câmara para superar a gravíssima crise econômica, social, política e institucional que está vivendo

Por Elena Landau, O Estado de S.Paulo*

Atletas russos, que foram liberados para competir representando o Comitê Olímpico de seu país, recebiam suas medalhas de ouro ao som do Concerto para Piano e Orquestra n.º 1, de Tchaikovsky. O hino nacional estava proibido, porque a Rússia tinha sido banida dos jogos.

No Twitter, apareceu uma pesquisa para saber qual música os brasileiros escolheriam para nos representar na mesma situação. Aquarela do Brasil foi a mais votada, seguida de perto por Evidências. E nessa loucura... vou negando as aparências, disfarçando as evidências. Música romântica, mas serve como lema deste governo.

O negacionismo atingiu outra dimensão. Antes usado para qualificar o desprezo pela ciência na pandemia, hoje domina o discurso oficial.

Foi disfarçando evidências que entramos nesta crise hídrica tão despreparados. Diz o ministro Bento de Albuquerque que somos “comentaristas de videotape”. Está errado, pois não faltou aviso. Com muita antecedência, especialistas apontaram para o risco hidrológico. Foram ignorados (eu me lembrei do Pessimildo, dos tempos de Dilma; qualquer alerta para problemas à frente era palavra de gente de pouca fé. Deu no que deu).

O aumento das tarifas de energia e a inflação decorrente refletem a incompetência. Não é só a falta de chuva. A hidrologia é afetada também pelo negacionismo criminoso na questão ambiental.

Guedes diz que o vaivém de suas políticas não é falta de plano, pois “há um programa de equilíbrio geral, nada é improvisado”. Ao mesmo tempo, apela aos meteoros e a uma grande conspiração para explicar os precatórios. Atribui o resultado negativo do PIB trimestral ao arredondamento de porcentuais. Não fosse isso, estaríamos decolando e surpreendendo o mundo. Chega de mentiras, de enganar a população.

O STF tem defendido bravamente nossa democracia. Devemos a ele não estarmos vivendo, ainda, sob uma ditadura. Por outro lado, ao enterrar a Lava Jato como um todo, e não só os processos de Curitiba, deixou sem respostas as evidências de um assalto às estatais. Petrolão nunca existiu e Pasadena foi um excelente negócio para a União. A devolução de parte dos recursos desviados foi um ato de caridade das empreiteiras.

Isso não incomoda o presidente, eleito com a bandeira do combate à corrupção. A ele só importa garantir um golpe eleitoral, que o leve ao segundo mandato, e, claro, evitar que os inquéritos das fake news e da rachadinha cheguem aos seus filhos. Não é à toa que os ministros Barroso e Moraes são seus alvos.

“Faço tipo, falo coisas que eu não sou, mas depois eu nego” também se encaixa perfeitamente. A carta de Bolsonaro, mesmo falsa, tranquilizou nossos congressistas.

Ao Centrão, e a boa parte dos parlamentares, é muito conveniente um governo de joelhos. A cada votação, um pouquinho mais do Orçamento vai sendo abocanhado. A lista de emendas e projetos, que geram grandes distorções, é longa. Ignoram as evidências do aumento da pobreza e da desigualdade. E nem disfarçam as aparências no assalto aos cofres públicos.

É deste Congresso, e, especialmente, do presidente da Câmara, que o País depende para superar a gravíssima crise econômica, social, política e institucional que estamos vivendo. Notas de repúdio não vão tirar o País deste buraco.

Dizem que o afastamento de um presidente precisa mais do que razões jurídicas. Só acontece com apoio das ruas, afirmam os analistas políticos. E, após as manifestações de 12 de setembro, foram rápidos em enterrar o impeachment. Em uma semana, o jogo virou. Um presidente encurralado ressuscitou como um candidato possível. Discordo. Essa foi a primeira manifestação que uniu grupos distintos, e pode ser só o começo. Outras já estão programadas. Bolsonaro praticamente percorreu a lista de crimes de responsabilidade previstos na Constituição, que não estão lá apenas para exercícios teóricos.

É de Lira, como de Bolsonaro, a responsabilidade de continuarmos a viver nessa loucura.

Todo mundo sabe que ele não vai parar. Se perder a eleição, o que é provável, diz que só sai morto, preso ou com vitória. A segunda opção é a esperança de muitos.

Somos governados por esta caricatura de ditador que segue com ameaças cotidianas às instituições democráticas. O golpe vem sendo anunciado e construído há meses. Não dá para negar as evidências.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/09/2021*

ANTT AVALIA AUMENTAR PEDÁGIOS PARA COBRIR EFEITO DA PANDEMIA EM RODOVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS

Diretoria da agência reguladora ainda precisa aprovar a proposta, discutida há meses com as concessionárias; reajuste seria discutido caso a caso e valeria apenas para recompor as perdas do período de março a dezembro de 2020

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - As perdas de receita das concessionárias de rodovias federais que foram afetadas pela pandemia do coronavírus deverão ser recompostas por reajustes nas tarifas de pedágio cobradas dos usuários. O formato é idealizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável por reequilibrar os contratos das empresas que administram estradas federais. A diretoria da ANTT ainda precisa aprovar a proposta, que foi explicada nesta segunda-feira, 20, em reunião participativa promovida pelo órgão em uma última rodada de debate com o setor, reunindo concessionárias e usuários.

Para mitigar o impacto para os motoristas, a ANTT poderá elaborar uma forma de diluir os aumentos tarifários. "A ANTT poderá, a seu critério, implementar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de forma parcelada, de modo a mitigar oscilação tarifária significativa", diz trecho da proposta.



A Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga se posicionou contra a proposta de aumento no pedágio nas estradas federais. Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 9/9/2021

A opção de recompor os contratos por meio de alta no pedágio é discutida há meses entre a agência reguladora e as empresas concessionárias. Nesta segunda-feira, a ANTT apresentou a minuta de resolução após considerar as contribuições que recebeu durante o processo.

Uma das últimas definições na proposta é que o cálculo do reequilíbrio extraordinário deverá ser aplicado apenas para o período de março a dezembro de 2020, sem considerar o ano de 2021. Segundo técnicos da agência, apesar de os efeitos sanitários da pandemia terem se estendido para este ano, a crise não afetou o tráfego das rodovias concedidas em 2021.

Para calcular os efeitos da pandemia nas concessionárias - o que será analisado caso a caso -, será considerada a diferença verificada em cada mês entre o tráfego mensal projetado, quando a crise sanitária não estava no radar, e o tráfego real no período. A ANTT vai considerar como oscilação de tráfego decorrente da pandemia a variação acima e abaixo do desvio-padrão com nível de significância de 5%.

Os impactos para cada concessionária serão medidos no mesmo período em que as empresas têm seus contratos revisados ordinariamente pela ANTT. Para as concessionárias da 1.^a Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais, com termo final originalmente pactuado em 2021, a recomposição será pela apuração de haveres e deveres, o que também se aplica nos contratos de concessão que serão relicitados, com termo aditivo celebrado até a publicação da resolução da ANTT.

O reequilíbrio extraordinário dos contratos quando um evento não previsto ocorre é um direito legal das concessionárias, reafirmado em parecer da Advocacia-Geral da União (AGU) produzido no ano passado.

Há várias formas de o Poder Público compensar o concessionário nessas situações, entre elas o reajuste tarifário, pagamento direto pelos danos, alívio nas exigências de investimentos e aumento do prazo da concessão, por exemplo. No caso das rodovias federais, a ANTT se encaminha para realizar essas recomposições por meio de aumento do pedágio.

Entidade de transporte de carga critica proposta

A Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut) já se posicionou contra a proposta de aumento no pedágio e disse que o motorista que trafega pelas rodovias concedidas à iniciativa privada não deveria arcar sozinho com o custo das perdas impostas às concessionárias em razão da pandemia.

Presente na audiência em que foi apresentada a proposta da ANTT, o presidente executivo da Anut, Luis Henrique Teixeira Baldez, defende que o Poder Público arque com as perdas das concessionárias - geradas pela redução do movimento nas rodovias, que afetou o montante arrecadado via pedágio.

"Enfrentamento de um problema mundial, enorme, e quem paga a conta nesse caso específico é o usuário sozinho. Precisamos também ter o olhar de que essa pandemia não foi um ato que impõe determinadas coisas, investimentos, obrigação adicional nos contratos. Aquilo foi geral, para todos. Por que nesse caso só o usuário vai pagar via tarifa?", questionou Baldez durante a reunião.

Outra crítica feita por Baldez foi dirigida à decisão da área técnica da ANTT em não contabilizar a variação dos custos e demais preços no cálculo do reequilíbrio extraordinário. O presidente da

Anut argumentou que as concessionárias, apesar de acumularem uma queda na arrecadação via pedágio, também devem ter registrado menos ônus financeiros no período, em razão, por exemplo, da queda do custo de manutenção das estradas ou do atendimento aos usuários. "Temos que ter muito cuidado nessas avaliações", disse.

Ao explicar durante o evento por que decidiu excluir os custos da metodologia, a equipe técnica da ANTT afirmou que a variável teria um caráter muito heterogêneo, sendo difícil associá-la à pandemia, o que dificultaria a adoção de um parâmetro nos cálculos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/09/2021

GOVERNADORES DE 20 ESTADOS AFIRMAM EM CARTA QUE AUMENTO NA GASOLINA É UM PROBLEMA NACIONAL

Com o aumento do combustível nos últimos meses, o presidente Jair Bolsonaro tem colocado a culpa da alta nos preços no ICMS, um imposto estadual

Por Matheus de Souza, O Estado de S.Paulo

Em carta, 20 governadores respondem às acusações do presidente Jair Bolsonaro com relação ao aumento do ICMS no combustível. De acordo com o texto, nos últimos 12 meses, o preço da gasolina registrou um aumento superior a 40%, "embora nenhum Estado tenha aumentado o ICMS incidente sobre os combustíveis". Para os signatários, o problema envolvendo o tema é nacional, "e, não somente, de uma unidade federativa".

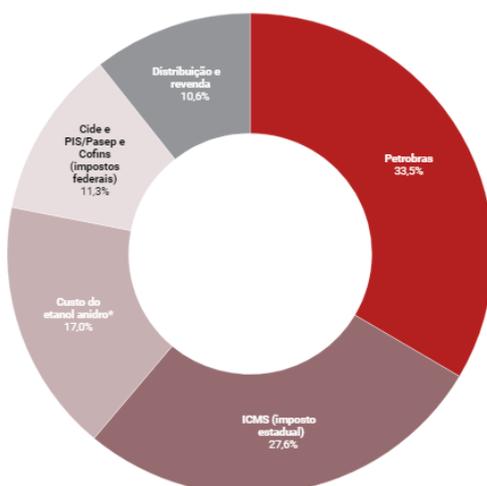
Ao longo dos últimos meses, com o aumento do preço do combustível e com a pressão de setores como o dos caminhoneiros, Bolsonaro tem colocado a responsabilidade do aumento do combustível nos governadores. Segundo o presidente, o aumento se deve em grande parte ao ICMS, imposto estadual.

O preço da gasolina é composto pela fatia da Petrobras, que, na semana de 5 a 11 de setembro, era de 33,5%; o ICMS, que, na média no País, estava em 27,6%; os tributos federais Cide e PIS/Pasep e Cofins; o custo do etanol anidro; e pela parte da distribuição e revenda. No diesel, a fatia da Petrobras chega a 52,4%. Veja os detalhes no infográfico abaixo:

Composição do preço dos combustíveis

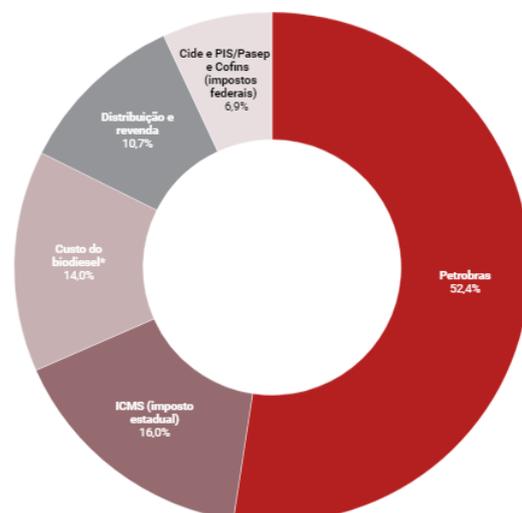
Cálculos feitos com base nos preços médios da Petrobras e nos preços médios ao consumidor final em 13 capitais e regiões metropolitanas entre 5 e 11 de setembro

Gasolina



*Composição: 73% gasolina A e 27% etanol anidro na gasolina comum e aditivada - na gasolina premium é de 25%
Gráfico: Estádio - Fonte: Petrobras, com dados da ANP e CEPEA/USP - Obter dados - Criado com Datawrapper

Diesel



*Composição: 90% de diesel e 10% de biodiesel
Gráfico: Estádio - Fonte: Petrobras, com dados da ANP e CEPEA/USP - Obter dados - Criado com Datawrapper

Bolsonaro tem incentivado seus eleitores a pressionar os governadores para solucionar a questão. Por isso, os gestores incluíram no manifesto, a fim de deixar claro que o presidente falta com a verdade, mas sem citá-lo nominalmente que "falar a verdade é o primeiro passo para resolver um problema".

No início deste mês, o governo entrou com ação no Supremo Tribunal Federal (STF) para obrigar os Estados a adotarem alíquota única de ICMS sobre os combustíveis. O documento é assinado pelo próprio presidente e pelo advogado-geral da União, Bruno Bianco, e pede que o Supremo fixe prazo de 120 dias para que o Congresso aprove uma nova lei sobre o tema.

A petição encaminhada ao Supremo é uma Ação Direta de Inconstitucionalidade por Omissão (ADO). O presidente alega que o Congresso foi omissivo ao não editar lei complementar para regular a cobrança de ICMS no País.

São signatários da carta divulgada nesta segunda-feira, 2,) os governadores Rui Costa (PT-BA), Claudio Castro (PL-RJ), Flávio Dino (PSB-MA), Helder Barbalho (MDB-PA), Paulo Câmara (PSB-PE), João Doria (PSDB-SP), Romeu Zema (Novo-MG), Ronaldo Caiado (DEM-GO), Mauro Mendes (DEM-MT), Eduardo Leite (PSDB-RS), Camilo Santana (PT-CE), João Azevedo (Cidadania-PB), Renato Casagrande (PSB-ES), Wellington Dias (PT-PI), Fátima Bezerra (PT-RN), Renan Filho (MDB-AL), Belivaldo Chagas (PSD-SE), Reinaldo Azambuja (PSDB-MS), Ibaneis Rocha (MDB-DF) e Waldez Góes (PDT-AP).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/09/2021

DISPUTA PELA DUTRA DEVERÁ SER ACIRRADA ENTRE OS INVESTIDORES

Por Renée Pereira



Movimento de veículos na altura do km 148 da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), em São José dos Campos (SP) - Imagem: Lucas Lacaz Ruiz/Estadão Conteúdo

São Paulo - A expectativa é de que a disputa pela concessão da Rodovia Presidente Dutra (BR-116) seja acirrada. Mas não se espera a presença de muitos investidores novos, sobretudo estrangeiros. "É um ativo muito atraente, e esperamos competição. Mas poderia ser ainda maior e ter investidores mais diversificados", diz Cláudio Frischtak, sócio da consultoria Inter.B.

Os investidores internacionais que já estão no País devem marcar presença. Na lista, estão a canadense Brookfield e a espanhola Abertis, ambas sócias da Arteris; o grupo italiano Gavio, sócio da Ecorodovias; e chineses que analisam a concessão. "Essas companhias já estão mais acostumadas com o ambiente econômico e político do Brasil e não se assustam tanto (com as turbulências)", diz Frischtak.

Entre as brasileiras, é esperada a participação da gestora Pátria, que tem marcado presença nos últimos leilões. O sócio da Galípolo Consultoria, Gabriel Galípolo, afirma que a empresa tem capacidade financeira para disputar o ativo. Mas destaca que a Pátria ainda está digerindo as últimas concessões conquistadas, como o corredor Piracicaba-Panorama (conhecido como Pipa), em São Paulo. A empresa arrematou a rodovia por R\$ 1,1 bilhão no ano passado, em parceria com o fundo soberano de Cingapura GIC.

A outra participante é a CCR, atual concessionária da Dutra. A empresa é vista como a favorita para continuar com a concessão da rodovia por ter acesso a todas as informações com mais

detalhes que os concorrentes, afinal ela administra a estrada há 25 anos. Mas, da mesma forma que conhece os pontos fortes da rodovia, também conhece as desvantagens, que outro concorrente não entende e pode subestimar numa oferta, diz Renato Sucupira, presidente da BF Capital.

Hoje a Dutra representa 13% das receitas do grupo CCR. Em 2020, a rodovia faturou R\$ 1,3 bilhão com as tarifas de pedágio. Em nota, a companhia afirmou que acompanha com prioridade o processo de licitação da rodovia e sempre tem interesse em projetos que tenham viabilidade econômico-financeira, socioambiental e segurança jurídica. Em 2015, o grupo perdeu a relicitação da Ponte Rio-Niterói para a Ecorodovias.

Na avaliação de especialistas, os números do leilão da BR-116, que exigirá quase R\$ 15 bilhões de investimentos e R\$ 10 bilhões de custos operacionais, vão selecionar os participantes. O leilão será híbrido.

A disputa será pela menor tarifa de pedágio, mas com limite de 15% no deságio. Se mais de um concorrente chegar a esse patamar de desconto, o leilão irá para ofertas de outorgas, sem limite.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/09/2021

APÓS RELICITAÇÃO, DUTRA QUER VIRAR ESTRADA MODELO

Renée Pereira

São Paulo - Ao longo de 70 anos, a Rodovia Presidente Dutra (BR-116), que liga São Paulo ao Rio de Janeiro, já teve vários títulos. Foi considerada a estrada mais moderna do Brasil nos anos 1950, ganhou o título de “rodovia da morte” na década de 1980 e agora quer ser a mais tecnológica do Brasil. A exemplo da época da inauguração, em 1951, quando foi construída com novas técnicas de engenharia e equipamentos de última geração, a rodovia será pioneira na implementação de algumas inovações, como o “free flow” (sistema de cobrança sem praça de pedágio), programa de fidelidade para quem mais usar a estrada e Wi-Fi em toda a sua extensão. O desafio será fazer tudo isso e reduzir em 20% a tarifa de pedágio.

As inovações foram incluídas no edital de relicitação da Dutra, cujo leilão está marcado para 29 de outubro.

Responsável pela movimentação de quase metade do Produto Interno Bruto (PIB) nacional, a estrada é considerada a “joia da coroa” nas concessões rodoviárias por causa do tráfego e por ligar dois dos Estados mais ricos do Brasil. Além disso, corta o polo industrial do Vale do Paraíba.

Atualmente, a estrada é administrada pelo grupo CCR, que assumiu a concessão em março de 1996. Naquela época, a Dutra estava sucateada pela falta de investimentos, e o número de mortos em acidentes era da ordem de 500 pessoas por ano. Nesses 25 anos, a rodovia teve muitos avanços na infraestrutura, com inúmeras obras de pistas, viadutos e pontes.

Mas, aos poucos, começou a enfrentar um estrangulamento das vias, sobretudo nas regiões metropolitanas. Em São Paulo, a Dutra virou quase uma avenida, com intenso tráfego durante todo o dia, na chegada às cidades. Só no ano passado, 120 milhões de veículos passaram pela BR-116, cujo pedágio varia entre R\$ 3,50 e R\$ 14,20.

O Ministério da Infraestrutura quer aproveitar o leilão da segunda geração de concessões (a primeira foi na década de 1990) para eliminar esses gargalos e criar uma estrada modelo para o País. Algumas iniciativas ainda serão projeto piloto, como a instalação do free flow. O sistema, bastante disseminado nos Estados Unidos e na Europa, fará a estreia no Brasil num trecho entre Guarulhos e Arujá (SP).

A cobrança do pedágio será feita pela leitura de tags ou pela placa do carro. A cada entrada e saída, haverá um pórtico com câmeras instaladas para detectar os veículos e calcular a tarifa pela

quilometragem rodada. No caso de leitura pela placa, o usuário receberá o boleto em casa, como ocorre com as multas.

Inadimplência

“O desafio será entender qual o nível de inadimplência nesse sistema, uma vez que 34% dos brasileiros estão com o licenciamento de veículo atrasado”, diz a secretária do Ministério de Infraestrutura, Natália Marcassa. Segundo ela, se tudo der certo, há expectativa de ampliar o sistema para toda a rodovia e, no futuro, para o País inteiro.

Outra novidade será o desconto de usuário frequente, uma espécie de programa de fidelidade que reduz a tarifa para quem mais usar a rodovia. Mas, nesse caso, só quem tiver tag terá os descontos, que podem reduzir em até 25% o valor total a pagar no fim do mês. O programa não inclui caminhões.

Inovações ligadas à segurança da estrada também exigirão investimentos por parte do novo concessionário, diz Natália. No quinto ano de concessão, por exemplo, a Dutra terá de alcançar a classificação cinco estrelas em nível de segurança. Hoje ela tem segmentos com duas e três estrelas, segundo o Ministério de Infraestrutura.

De acordo com o edital de licitação, a rodovia deverá adotar a metodologia do International Road Assessment Programme (iRap), que tem o objetivo de reduzir óbitos e lesões graves. Só em 2020, 141 pessoas morreram na rodovia.

Para chegar ao alto nível de qualidade, ajustes e correções terão de ser feitos na estrada, que ganhará iluminação de LED em toda sua extensão. As vias terão 520 câmeras de monitoramento e 1.282 para Detecção Automática de Acidentes (Dai).

Gente grande

No total, o concessionário terá de investir quase R\$ 15 bilhões para deixar a rodovia nos moldes definidos no contrato. “Com esse nível de investimento e o número de obrigações, essa concessão não é para amador. Tem de ser gente grande”, afirma o presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini.

Ele destaca que uma das principais obras que terão de ser tiradas do papel será a duplicação de 16 km na Serra das Araras, uma área sensível do ponto de vista ambiental e complexa em termos de engenharia. Só essa obra, que já tem licenciamento ambiental, custará R\$ 1,2 bilhão.

O vencedor do leilão terá de construir uma nova pista de subida, com viadutos e um túnel, além de adequar a pista atual para descida. Serão quatro faixas em cada sentido.

Na avaliação de Natália, porém, um dos pontos mais importantes são as melhorias nas regiões metropolitanas – hoje o maior gargalo da BR-116. Em São Paulo, cerca de 400 mil veículos circulam diariamente pela Dutra, sendo 85% de veículos leves de curta distância.

Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), essas são as marginais mais congestionadas do País. Em média, o usuário gasta de 40 a 70 minutos para percorrer um trecho de 12 km entre Guarulhos e São Paulo, no horário de pico.

Estudos feitos na região mostram que, para devolver a fluidez nesse trecho, será necessário construir novas marginais, seis novas alças de acesso, faixas reversíveis e uma pista expressa. Essas mudanças vão custar R\$ 1,4 bilhão e devem exigir modernas soluções de engenharia. Isso porque as áreas metropolitanas são altamente urbanizadas nas marginais e têm pouco espaço de manobra.

Apesar das mudanças e das inovações, a secretária do Ministério da Infraestrutura diz que as tarifas terão redução de 20%, mas alguns locais não poderão ter mudanças drásticas para não haver desequilíbrio entre as concessões.

Em São Paulo, por exemplo, Dutra e Ayrton Senna são concorrentes. Uma redução grande numa delas pode provocar migração de tráfego.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 20/09/2021

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL É UM DOS PAÍSES MAIS SENSÍVEIS À DESACELERAÇÃO DA ECONOMIA CHINESA, DIZ WELLS FARGO

Países com grande dependência das exportações, dos altos preços das commodities e que estão fortemente integrados ao sistema financeiro da China devem ser mais impactados

Por *Gabriel Roca, Valor — São Paulo*



Foto: Reprodução/Ningbo Zhoushan Port Co.

Dado o status da China como a segunda maior economia do planeta, uma desaceleração no crescimento chinês deve ter consequências negativas para as perspectivas econômicas globais e para os ativos financeiros ao redor do mundo. Assim, o Wells Fargo criou um indicador para medir a sensibilidade de países às oscilações econômicas do gigante asiático, no qual o Brasil aparece como um dos mais

vulneráveis à sorte da economia chinesa.

"Nossa análise indica que os países que dependem fortemente das exportações, dos altos preços das commodities e que estão fortemente integrados ao sistema financeiro da China devem sofrer maior pressão. Nesse sentido, Cingapura e Coreia do Sul são frequentemente citados como os termômetros da economia global, dada sua condição de grandes exportadores e seriam particularmente vulneráveis à China.", afirmam os economistas do Wells Fargo Brendan McKenna e Jessica Guo.

No entanto, os analistas apontam que países como África do Sul, Brasil, Chile e Rússia dependem fortemente dos altos preços das commodities, enquanto cada país depende bastante também da exportação de commodities diretamente para a China.

"Uma desaceleração econômica na China provavelmente resultaria em menos demanda por commodities e poderia pesar sobre cada economia. Além disso, cada uma dessas moedas está altamente correlacionada aos preços das commodities, enquanto as empresas relacionadas às commodities constituem um grande componente de cada respectivo índice de ações. Como resultado, cada moeda, bem como os mercados acionários locais, podem ficar sob pressão", avaliam os profissionais do Wells Fargo.

Assim, na lista dos países mais expostos, do ponto de vista econômico e financeiro à China estão Cingapura, África do Sul, Coreia do Sul, Brasil, Chile e Rússia.

Na sequência, pelo indicador elaborado pelo banco americano, a vulnerabilidade é menor para Indonésia, Tailândia, Peru, Polônia, México, Colômbia, Filipinas, Índia, Turquia e Israel.

Há três canais avaliados pelo Wells Fargo para mensurar os impactos da desaceleração na economia chinesa em outros países. O primeiro é o da relação direta com a demanda chinesa, através da volatilidade da moeda e dos mercados acionários.

"Rotulamos os países com exportações para a China acima de 6% do PIB como "altamente sensíveis". De acordo com nossa análise, e dentro de nossa amostra de países, Cingapura, Coreia do Sul, Chile, Tailândia e Peru são os mais sensíveis devido ao seu alto nível de exposição de exportação para a China", afirmam. O Brasil, neste caso, registra uma sensibilidade moderada, já que exporta entre 2% e 6% de seu PIB para a China.

Por meio da análise do comportamento das moedas em relação às oscilações na divisa chinesa, o Wells Fargo também aponta que há uma correlação estreita entre o renminbi e o rand sul-africano, o real brasileiro, o rublo russo, o zloty polonês e o peso mexicano e colombiano.

Em uma metodologia semelhante à do mercado de câmbio, "a ferramenta sugere que os mercados de ações locais em Cingapura, África do Sul e Coreia do Sul também são altamente sensíveis a um 'sell-off' em ações chinesas", concluem.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/09/2021

RUMO FIRMA CONTRATO PARA CONSTRUIR FERROVIA NO MATO GROSSO DE 730 KM

Projeto deverá demandar até R\$ 11 bilhões de investimento, com a previsão de iniciar a primeira etapa da operação em 2025

Por Taís Hirata — De São Paulo



Para o presidente da Rumo, Beto Abreu, projeto estadual já traz segurança jurídica e não há previsão de migrar para âmbito federal, mesmo com a nova lei — Foto: Claudio Belli/Valor

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, e o governo do Mato Grosso assinam nesta segunda-feira (20) o contrato para a construção da nova ferrovia no Estado, que recebeu o nome de Ferrovia Autorizada Olacyr de Moraes (Extensão da Malha Norte).
Transporte Olacyr de Moraes (Fato) - uma homenagem ao empresário do agronegócio que construiu a Ferronorte, depois rebatizada como Malha Norte pela companhia.

Corredor ampliado

Rumo e Mato Grosso firmam contrato para extensão da Malha Norte



O novo empreendimento terá 730 km e será uma extensão do atual corredor operado pela Rumo, que hoje vai do Porto de Santos (SP) e até Rondonópolis (MT). Serão construídos dois novos ramais: um até Cuiabá e outro até Lucas do Rio Verde (MT), ao norte de Mato Grosso, onde se concentra a carga agrícola da região.

"A ferrovia será fundamental para a ampliação e a competitividade do agronegócio. Além disso, será um corredor para a indústria. Vamos conectar o Mato Grosso aos principais centros de consumo do Sudeste", afirmou o governador, Mauro Mendes (DEM).

Ainda faltam as licenças ambientais do projeto, que devem sair em seis meses, diz ele. A expectativa é que a obra comece entre o fim de 2022 e início de 2023.

O projeto executivo da ferrovia está sendo finalizado. A estimativa inicial é que todo o empreendimento demandará investimentos de R\$ 9 bilhões a R\$ 11 bilhões, segundo o presidente da Rumo, Beto Abreu. A previsão é finalizar a construção entre 2028 e 2030, mas o início da operação deverá vir em etapas. A primeira etapa deve começar em 2025, com a inauguração de um ou dois terminais, a cerca de 200 km ao norte de Rondonópolis, diz ele.

Trata-se de um projeto pioneiro. Primeiro, por ser uma ferrovia estadual, e não federal. Além disso, será construída no regime de autorização, em vez de concessão, como são as demais ferrovias do país. A diferença é que o empreendimento será totalmente privado. A empresa investe e opera por sua conta, sem compartilhar riscos ou obter aportes do Estado, que terá o papel de fiscalizar obras e normas de segurança.

No caso da Fato, essa regulação será feita pela Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Mato Grosso (Ager), afirma o governador.

A extensão da Malha Norte no Mato Grosso é um projeto antigo da Rumo. A companhia chegou a negociar com o Ministério de Infraestrutura para que a obra fosse incluída em sua concessão, que é federal. Porém, divergências travaram o plano.

Nos bastidores, a percepção de alguns é que a equipe federal preferia fazer o leilão da Ferrogrão antes da extensão da Rumo, e por isso vinha retardando o processo. Do outro lado, afirma-se que seria inviável aprovar um investimento dessa magnitude via aditivo, sem licitação.

O imbróglio se arrastou, até que, em julho, o governo de Mato Grosso anunciou o chamamento público do projeto, que será feito independentemente da União. O Estado já vinha se preparando para isso desde 2020, e por essa razão aprovou e regulamentou uma legislação própria que viabiliza ferrovias locais por meio do regime de autorização.

Quando o projeto estadual foi anunciado, analistas do setor manifestaram dúvidas e preocupações sobre a segurança jurídica do modelo. Desde então, a União, pressionada por diversas iniciativas estaduais do gênero, também tem avançado com sua legislação federal para a construção de ferrovias por meio de autorização.

O presidente da Rumo afirma que já não há mais perspectiva de migrar o projeto para o âmbito federal. "O caminho está decidido. Mas vejo como um avanço a iniciativa federal. O Brasil precisa disso. É uma outra iniciativa, que, claro, precisará passar por todo processo, no Senado, na Câmara, receber emendas. Depois, terá que ser regulamentada. Há um caminho a ser percorrido."

Questionado sobre a possibilidade de obter mais segurança jurídica por meio de um projeto federal, em vez do estadual, Abreu diz que não vê diferença. "Você tem uma lei estadual super clara, regulamentada. Foi uma oportunidade. A ferrovia está toda dentro do Estado e [a legislação] estava mais avançada. Mas este é um projeto do Brasil", afirma.

Em relação ao risco de demanda, que será de total responsabilidade da Rumo, o executivo diz que está confiante, mesmo com outros projetos ferroviários previstos no Estado, que podem concorrer pela carga. "A expectativa é que a oferta siga crescendo. Vai ter muito volume. O grupo desenhou os mais diversos cenários e nenhum deles nos desmotiva."

Além do corredor da Rumo, será construída na região a Ferrovia de Integração do CentroOeste (Fico). As obras do trecho entre Água Boa (MT) e Mara Rosa (GO) serão conduzidas pela Vale - como uma contrapartida pela renovação antecipada de outro contrato da empresa. Depois, a via será leiloada. A VLI também já pediu autorização à União para construir um ramal privado entre Água Boa e Lucas do Rio Verde. Além disso, o governo federal tenta viabilizar a Ferrogrão, entre Sinop (MT) e Miritituba (PA).

Para fazer os investimentos bilionários no novo empreendimento, a Rumo planeja usar sua estrutura de capital atual, sem ultrapassar seus limites de alavancagem, que são de cerca de 2,6 vezes a dívida líquida pelo Ebitda. “Os investimentos serão feitos ao longo dos anos. Nossa estrutura de capital atual e a expectativa de geração de caixa permitem absorver esse projeto”, diz Abreu.

Ele destaca o início escalonado da operação. Então, à medida que os terminais forem inaugurados, já haverá geração de receita. Além disso, nem todo o investimento sairá do bolso da Rumo, que planeja encontrar sócios na construção dos terminais, como já é feito em outras ferrovias do grupo.

“É um projeto disruptivo, que impacta uma cadeia de valor gigantesca. Com a ferrovia, serão construídas plantas de etanol de milho, misturadoras de fertilizante, esmagadoras de soja, diz

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/09/2021

MINERADORAS RIO TINTO, BHP E FORTESCUE METALS ENCOLHEM US\$ 109 BI EM APENAS DOIS MESES

Os preços da commodity caíram de US\$ 230 para perto de US\$ 90 diante das maiores restrições da China à produção de aço para atender às metas ambientais

Por Bloomberg

As três maiores produtoras de minério de ferro da Austrália perderam US\$ 109 bilhões em valor de mercado em menos de dois meses, aproximadamente o equivalente à capitalização da General Electric, devido à queda recorde dos preços.

É uma drástica mudança de sorte para Rio Tinto, BHP e Fortescue Metals, que ainda no mês passado distribuíam dividendos recorde aos acionistas na esteira da cotação recorde do minério de ferro em maio, acima de US\$ 230 a tonelada. Desde então, os preços da commodity caíram para perto de US\$ 90 diante das maiores restrições da China à produção de aço para atender às metas ambientais.

A ação da Rio Tinto, maior produtora de minério do mundo, recuou 29% em relação a 29 de julho; o papel da BHP acumula queda de 30%; e o da Fortescue se desvalorizou 44%. Juntas, as três mineradoras perderam 150 bilhões de dólares australianos em valor de mercado (US\$ 109 bilhões), segundo cálculos da Bloomberg. As três mineradoras respondem por mais de 8% do índice de ações de referência da Austrália S&P/ASX 200, que mostra queda de 2% no período.



Mineração noturna — Foto: xusenru/Pixabay

Mais perdas podem estar a caminho - tanto para o minério de ferro quanto para ações de mineradoras - com os esforços do governo de Pequim para reduzir a poluição antes de sediar a Olimpíada de Inverno em fevereiro de 2022.

Com a queda dos preços, analistas rebaixaram as previsões de lucro para grandes mineradoras. No final da semana passada, a Morgans Financial reduziu o preço-alvo da ação da Fortescue em mais de 25%, para 14,15 dólares australianos, e também cortou os preços-alvo da BHP e Rio Tinto.

“Apesar de negociadas novamente em níveis mais baixos, continuamos cautelosos em relação a nossas grandes mineradoras, esperando mais perdas de curto prazo para o minério de ferro”, disse Adrian Prendergast, analista de recursos da Morgans, em relatório. BHP e Rio Tinto são

“negociadas em torno de território acumulado, mas permanecemos cautelosos devido ao estado negativo de sua maior exposição”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/09/2021

MINERADORAS FECHAM EM FORTE QUEDA APÓS MINÉRIO DE FERRO DESABAR COM TEMORES DA CHINA

O colapso dos preços da commodity acontecem com a crescente preocupação com o vigor da economia chinesa, o que acaba afetando diretamente as receitas das mineradoras

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Mina de cobre Cerro Colorado, da BHP, no Chile — Foto: Reprodução/Consejo Minero

As ações das principais mineradoras no mundo fecharam a sessão desta segunda-feira em forte queda, acompanhando a cotação do minério de ferro, que desabou 8,8% no porto de Qingdao, na China, ficando abaixo dos US\$ 100 a tonelada pela primeira vez nos últimos 15 meses.

Na Bolsa de Londres, BHP teve queda de 1,83%, a 18,39 libras esterlinas; enquanto Glencore caiu 3,65%, a 3,15 libras; Anglo American teve desvalorização de 4,65%, a 24,70 libras; e Rio Tinto recuou 1,88%, a 47,38 libras. Na Bolsa de Sydney, Fortescue teve queda de 3,73%, a 14,70 dólares australianos.

O colapso dos preços da commodity acontecem com a crescente preocupação com o vigor da economia chinesa, o que acaba afetando diretamente as receitas das mineradoras.

O risco de calote da segunda maior incorporadora da China, a Evergrande, tem efeito nas negociações de minério uma vez que tem consequências no mercado local de aço.

A construção civil é um dos grandes direcionadores da demanda pelo insumo e a Evergrande, uma das principais consumidoras de produtos siderúrgicos

Além disso, o governo chinês vinha ampliando os esforços para reduzir a taxa de operação das siderúrgicas locais com vistas a cumprir metas de redução das emissões de carbono.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/09/2021

RESTRIÇÕES À PRODUÇÃO DE AÇO NA CHINA DERRUBAM PREÇOS DO MINÉRIO DE FERRO

Com o ativo negociado hoje a US\$ 92,98 por conta do possível calote da Evergrande e da desaceleração da economia da potência asiática como um todo, especialista vê espaço para queda ainda maior

Por Ana Paula Machado e Matheus Prado, Valor — São Paulo

Depois de bater US\$ 237 a tonelada, em maio deste ano, o preço do minério de ferro inverteu a curva e hoje já acumula perdas de 42% no ano. As quedas sucessivas na cotação da principal matéria-prima do aço têm como pano de fundo as intervenções do governo chinês para conter a disparada da commodity e dos índices inflacionários do país, o maior consumidor de minério de ferro do mundo.

As medidas para conter os preços começaram com as restrições da produção siderúrgica no país, principalmente em regiões onde há concentrações de usinas. As autoridades chinesas tentam

diminuir a operação nas siderúrgicas para reduzir o nível de emissões de CO2 pelo setor. Hoje, para cada tonelada de aço produzida, são emitidas 2,1 toneladas de CO2. A média mundial é de uma tonelada de aço por 1,8 toneladas de CO2.



Mercado já estima que os preços do minério de ferro devem flutuar no nível de US\$ 100 a tonelada até o fim do ano — Foto: Getty Images

As restrições do governo à produção de aço vêm surtindo efeito. Além do tombo do preço do minério de ferro, a produção siderúrgica vem se ajustando. Até junho, as usinas mantinham um ritmo crescente na sua operação. No mês seguinte, a produção caiu 8,6% e em agosto outros 12%. A meta da autoridade chinesa é que o setor fique estável em

relação ao ano passado. Em 2020, a China produziu pouco mais de um bilhão de toneladas de aço.

Outro fator que afeta os preços do minério de ferro no mercado à vista na China é a preocupação do mercado de uma possível falência da segunda maior incorporadora do país, a Evergrande. A companhia anunciou este mês que pode não cumprir com as suas obrigações fiscais, diante da sua dívida de US\$ 300 bilhões. Caso ocorra, isso vai abalar o setor de construção civil na China, um dos grandes consumidores de aço e, conseqüentemente, de minério de ferro.

Com mais essa ameaça no front, o mercado já estima que os preços do minério de ferro devem flutuar no nível de US\$ 100 a tonelada até o fim do ano. Essa situação era impensável no início de 2021. O preço médio do primeiro semestre, para se ter uma ideia, ficou em torno de US\$ 187 a tonelada. Para a segunda metade do ano, a expectativa é de que fique bem abaixo desse nível, chegando ao final de 2021 a US\$ 150 a tonelada.

Especialista vê espaço para queda maior

No dia 20 de agosto, quando a tonelada do minério de ferro era vendida por cerca de US\$ 150 no porto de Qingdao, Gilberto Cardoso, CEO da Tarraco Commodities Solutions e analista da OHMResearch, divulgou um relatório em que previa uma queda ainda maior nos preços do produto, para cerca de US\$ 120 até o final do ano.

Apesar de, naquele momento, a commodity já estar sendo negociada bem abaixo do teto de 2021, que foi de cerca de US\$ 237 em maio, o especialista ainda enxergava mais pontos de pressão sobre os preços. Principalmente por conta da política de restrição à produção de aço capitaneada pelo governo chinês.

Hoje, com o ativo negociado a US\$ 92,98 por conta do possível calote da incorporadora Evergrande e da desaceleração da economia da potência asiática como um todo, Cardoso passou a ver espaço para uma queda ainda maior. Isso, obviamente, teria consequências duras para o mercado brasileiro e outros emergentes que têm na China o seu principal parceiro comercial.

"O governo chinês vai controlar a produção de aço e as emissões de CO2 pelo menos até março de 2022, o que já estava no radar dos investidores. Mas agora o mercado está mais estressado com a chance de calote da Evergrande, que pode afetar todo o ecossistema. A construção civil é responsável por até 40% da demanda total de aço do país, o que é muita coisa", diz.

"Pensando no mercado brasileiro e de emergentes, entendo que as empresas produtoras de aço não terão impacto tão direto, pois só exportam 30% da sua produção. O minério, por outro lado, tende a sofrer bastante, gerando volatilidade nas ações das companhias especializadas e criando um ambiente de compressão de margens."

O analista explica que os fretes marítimos estão caros, a cerca de US\$ 30 por tonelada, o que espreme ainda mais as margens das exportadoras no curto prazo. Além disso, o cenário que, inicialmente, poderia mostrar uma recuperação mais clara em 2022, agora parece incerto.

A visão positiva combinava três grandes fatores: possível estímulo econômico para evitar arrefecimento da economia; infraestrutura e manufatura ganhando tração após os Jogos Olímpicos de Pequim (em 2022); e a seleção de um novo líder para comandar o país (ou a recondução de Xi Jinping).

"Num cenário de colapso da Evergrande, que pode contaminar outras empresas e setores, isso fica mais incerto", afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/09/2021

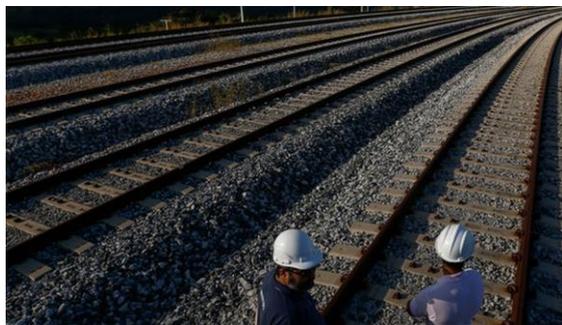
MT APOIA FICO E FERROGRÃO, MAS FERROVIA DA RUMO É A MAIS IMPORTANTE, DIZ GOVERNADOR

Estado assina contrato de extensão da Malha Norte com a Rumo nesta segunda-feira

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O governador do Mato Grosso, Mauro Mendes (DEM), afirmou nesta segunda-feira que apoia outras iniciativas ferroviárias na região, como a Ferrogrão e a Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico), mas que a extensão da Malha Norte, concessão federal operada pela Rumo, é o empreendimento mais importante para o Estado.

O governo mato-grossense assina nesta segunda-feira o contrato de expansão da ferrovia com a Rumo, empresa de logística do grupo Cosan. O novo trecho terá 730 quilômetros. Serão construídos dois novos ramais: um até Cuiabá e outro até Lucas do Rio Verde (MT), ao norte de Mato Grosso.



— Foto: Valor

“Além de nos conectar ao Porto de Santos, a ferrovia nos conecta à região Sudeste. A Fico leva até o porto de Itaqui [no Maranhão]. A Ferrogrão leva aos portos da região Norte. É muito bom para a exportação agrícola, mas nessas regiões não há centros de consumo”, disse Mendes.

A nova ferrovia terá uma forte vocação para o escoamento de grãos. Porém, a expectativa é que a conexão com os centros do Sudeste impulse também o comércio de itens industriais e de consumo, a importação de fertilizantes e combustíveis (principalmente produtos refinados vindos de Paulínia) e a venda do etanol e do biocombustível produzido no Estado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/09/2021

PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO DESABA EM MEIO A PREOCUPAÇÕES COM CHINA E EVERGRANDE

Foi a primeira vez em quase 15 meses que matéria-prima saiu cotada abaixo de US\$ 100. O risco de calote da segunda maior incorporadora chinesa tem efeito nas negociações

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Pressionado pela demanda mais fraca na China, o preço do minério de ferro caiu abaixo de US\$ 100 por tonelada no mercado à vista pela primeira vez em quase 15 meses. Com a baixa de hoje, a principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização de 42% em 2021.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro fechou o dia em queda de 8,8% no porto de Qingdao, para US\$ 92,98 por tonelada. Esse é o menor preço desde 14 de maio de 2020.



— Foto: Pixabay

O colapso dos preços da matéria-prima vem na esteira da crescente preocupação com o vigor da economia chinesa. O risco de calote da segunda maior incorporadora da China, a Evergrande, tem efeito nas negociações de minério uma vez que afeta o mercado diretamente o doméstico de aço — a construção civil é um dos grandes direcionadores da demanda de aço e a Evergrande, uma das principais consumidoras de produtos siderúrgicos.

Com o desempenho negativo das últimas sessões, a commodity ampliou a 39,5% as perdas acumuladas em setembro. Desde a cotação recorde alcançada em maio, de quase US\$ 240 por tonelada, a baixa é de 61% ou US\$ 145 por tonelada.

Além disso, o governo chinês vinha ampliando os esforços para reduzir a taxa de operação das siderúrgicas locais com vistas a cumprir metas de redução das emissões de carbono.

Na avaliação da S&P Global Platts Analytics, a produção de aço na China em 2021 deve crescer entre 1% e 2%, portanto muito perto do objetivo de manter os níveis vistos no ano anterior. “Essa é uma grande conquista, considerando que o crescimento acumulado é de 16% até meados deste ano”, indicou a consultoria, na semana passada.

“Mas não são apenas os esforços governamentais que afetam a produção. A economia chinesa avança em ritmo lento e a demanda por aço na indústria e na construção civil está fraca. Os problemas enfrentados pela Evergrande agravam a pressão, já que a empresa é um grande player na construção imobiliária”, acrescenta a S&P Global Platts.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/09/2021

VENDA DA BRASKEM PODE AVANÇAR, EVERGRANDE CAI 10% E BOLETIM FOCUS: AS NOTÍCIAS MAIS QUENTES DO DIA

Confira o que você precisa saber e acompanhar nesta segunda-feira

Por Valor — São Paulo

Venda das ações da Braskem A Novonor (antiga Odebrecht) vai apresentar nesta segunda-feira (20) aos seus credores o plano de venda de suas ações da Braskem em bolsa. O grupo baiano avalia que essa é a alternativa mais eficiente hoje para capitalizar sua participação na petroquímica.



— Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

XP e Xpart

A XP convocou assembleia geral de acionistas para 1º de outubro, para votar itens como a fusão com a XPart e a eleição de três membros para o conselho de administração.

Cesp

A Aneel homologou o prazo de extensão de outorga das usinas hidrelétricas participantes do mecanismo de realocação de energia (MRE), entre elas a usina Porto Primavera, da Cesp.

Ser Educacional concluiu a compra da Prova Fácil

A Ser Educacional concluiu a compra da edtech Prova Fácil, por meio da subsidiária 3L digital. De acordo com a Ser, a Prova Fácil é líder em gestão de provas na América Latina.



— Foto: Reprodução internet

Copel vai pagar R\$ 1,43 bilhão em proventos

O conselho de administração da Copel aprovou o pagamento de R\$ 1,43 bilhão em proventos em 30 de novembro. A companhia também anunciou que não vai exercer o direito de preferência na aquisição da participação acionária da Gaspetro na Compagas.

Ouro Verde contra a Localiza Unidas

A Ouro Verde Locação e Serviços apresentou uma petição no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) sugerindo remédios mais fortes à fusão entre Localiza Unidas em relação aos que foram apresentados no começo do mês em parecer da Secretaria Geral (SG) e até a reprovação da operação.

JCP da Gerdau

O conselho de administração da Gerdau aprovou R\$ 648,1 milhões em juros sobre capital próprio, ou R\$ 0,38 por ação ordinária ou preferencial em valores brutos.

Dividendos e JCP da Metalúrgica Gerdau

A Metalúrgica Gerdau aprovou o pagamento de R\$ 216,2 milhões em dividendos e juros sobre capital próprio, o equivalente a R\$ 0,20 por ação ordinária e preferencial. A companhia também comunicou que os fundos de investimento geridos pela Dynamo atingiram participação acionária de 10,17%.

Emissão de debêntures da Aegea

O conselho de administração da Aegea aprovou a nona emissão de debêntures da companhia, no montante total de R\$ 800 milhões.

CCR

O tráfego de veículos nas rodovias administradas pela CCR subiu 9,4% entre os dias 10 e 16 de setembro, na comparação ao mesmo período de 2020. No acumulado do ano até 16 de setembro, foi registrada alta de 16%.

Evergrande cai 15%

Em dia de feriado na China, o mercado de Hong Kong caiu 3,30%, puxado pela Evergrande, com 10,24% de retração. O minério de ferro estende sua queda abaixo de US\$ 100 a tonelada, em Cingapura.

FGV divulga IGP-M do segundo decêndio de setembro

O Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M) registrou deflação de 0,58% na segunda prévia de setembro, vindo de uma inflação de 0,96% no chamado segundo decêndio do mês passado e de 0,66% no encerramento dele, informou a Fundação Getulio Vargas (FGV).

BC publica boletim Focus da semana

O Banco Central (BC) publica, às 8h25, o Boletim Focus da semana encerrada em 17 de setembro. No boletim da semana finda em 10 de setembro, a mediana das projeções do mercado para o crescimento da economia brasileira em 2021 voltou a cair, de 5,15% para 5,04%. Para 2022, o ponto-médio das expectativas para a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) também foi reduzido, de 1,93% para 1,72%. Para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) em 2021, a mediana das projeções dos economistas do mercado subiu de 7,58% para 8,00%.

Para 2022, também foi elevada de 3,98% para 4,03%. Para a taxa básica de juros (Selic), o ponto-médio das expectativas subiu de 7,63% para 8,00% no fim de 2021 e de 7,75% para 8,00% em 2022. A mediana das estimativas para o dólar no fim deste ano foi elevada de R\$ 5,17 para R\$ 5,20. Para 2022, o ponto-médio das projeções ficou parado em R\$ 5,20 entre uma semana e outra.

Secint anuncia balanço comercial da terceira semana de setembro

A Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint) anuncia, às 15h, o resultado da balanço comercial da terceira semana de setembro. Até a segunda semana de setembro, a balanço comercial brasileira registrou superávit de US\$ 2,04 bilhões, em um crescimento de 20,6%, pela média diária, em relação ao mesmo período do ano passado. No acumulado do ano, o superávit chegou a US\$ 54,15 bilhões, subindo 43,4%. As exportações em setembro, até a segunda semana, cresceram 49,3% e somaram US\$ 9,07 bilhões, enquanto as importações subiram 60,4% e totalizaram US\$ 7,03 bilhões. Já no acumulado desde janeiro, as exportações cresceram 37,4% e somaram US\$ 198,01 bilhões, com as importações subindo 35,2% e alcançando US\$ 143,85 bilhões.

NAHB publica Índice de Mercado de Habitação dos EUA de setembro

A Associação Nacional de Construtores Residenciais (NAHB) noticia, às 11h (de Brasília), o Índice de Mercado de Habitação dos EUA de setembro. Em agosto, o índice estava em 75 e estima-se 74.

Mercados de China, Japão e Coreia do Sul fechados

Os mercados financeiros de China, Japão e Coreia do Sul não operam em razão de feriados nacionais.

Presidente da República cumpre agenda na Assembleia Geral da ONU

O presidente Jair Bolsonaro estará em Nova York, para a Assembleia Geral da ONU. Às 11h40 (hora local, 12h40 de Brasília), terá encontro com o primeiro-ministro do Reino Unido, Boris Johnson. Às 19h (20h), participa de recepção oferecida pelo representante permanente do Brasil junto às Nações Unidas.

Comissão sobre covid do Senado debate estudo do Votorantim

A Comissão Temporária sobre a covid-19 do Senado realiza, às 10h, audiência pública sobre estudo realizado pelo Instituto Votorantim que atualizou o Índice de Vulnerabilidade Municipal de 2021-Covid-19 e classificou os municípios brasileiros em relação ao seu grau de vulnerabilidade à pandemia. Convidados: Rafael Luis Pompeia Gioielli, gerente do Instituto Votorantim, chefe do Departamento de Educação e Investimentos Sociais do BNDES, representantes da FGV, do Ipea e da Faculdade de Medicina da USP.

Ministro da Economia cumpre agenda de reuniões com equipe

O ministro da Economia, Paulo Guedes, tem reunião às 10h com o secretário executivo, Marcelo Guarany e equipe econômica. Às 11h, tem reunião com o secretário do Tesouro e Orçamento, Bruno Funchal e equipe.

Presidente do BC participa de videoconferência promovida pelo BIS

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, participa às 8h, a partir de Brasília, de videoconferência promovida pelo Banco de Compensações Internacionais (BIS).

Diretor do BC reúne-se com Ministério da Agricultura

O diretor de Regulação do Banco Central, Otávio Damaso, participa às 17h de videoconferência com representantes do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para tratar de regulação. Os demais diretores têm despachos internos.

Presidente do BNDES cumpre agenda interna

O presidente do BNDES, Gustavo Montezano, cumpre agenda de compromissos interna.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/09/2021

PORTO SUDESTE PASSA A OPERAR TRANSBORDO ENTRE EMBARCAÇÕES NA MODALIDADE ATRACADO EM ITAGUAÍ

Por Flávyá Pereira, Valor — São Paulo

A Porto Sudeste VM, controlada da Porto Sudeste do Brasil, comunicou nesta sexta-feira (17) que a Agência Nacional de Petróleo (ANP) autorizou operações de transbordo em embarcações na modalidade atracado no Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro.

Em comunicado, a Porto Sudeste diz que a operação também tem licença da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Agora, depende de uma autorização da Receita Federal para iniciar as operações.

A empresa diz ainda que não existem contratos firmados para a prestação de serviços relacionados à movimentação de graneis líquidos pelo terminal portuário. A autorização da ANP foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta (16).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/09/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

ENGARRAFAMENTO DE CAMINHÕES É REGISTRADO NA ENTRADA DO PORTO DE NATAL

Caminhoneiros reclamam de falta de estrutura e da demora para desembarque e descarregamento.

Por Sérgio Henrique Santos, Inter TV Cabugi



Caminhões formam fila e engarrafamento é registrado na entrada do Porto de Natal — Foto: Sérgio Henrique Santos/Inter TV Cabugi

A alta demanda de exportações de frutas no Porto de Natal gerou um grande congestionamento na tarde de sábado (18). Mais de 80 caminhões passaram o dia parados nas ruas do entorno do terminal, no bairro da Ribeira. Os caminhoneiros reclamam de falta de estrutura e da demora para desembarque.

Os caminhoneiros ocuparam as avenidas Hildebrando de Góis e Duque de Caxias e a Esplanada Silva Jardim. Durante as manobras, os cruzamentos no bairro da Ribeira eram fechados para que os caminhões pudessem sair.

Avelange Batista, que saiu de Petrolina, em Pernambuco, havia chegado pela manhã e contou que o caminhão dele está carregado com 40 toneladas de manga, sem previsão de saída.

A safra de meio vive seu auge e o Rio Grande do Norte é um dos maiores exportadores da fruta.

Os caminhões carregados de frutas são de vários estados - cargas de melão, melancia, uva e manga - faziam fila para carregar o navio ancorado no porto, que seguirá para Roterdã, na Holanda, na segunda-feira (20).

A principal reclamação é com relação à logística e infraestrutura do porto, e do fato de ter que aguardar várias horas e até dias nas ruas, sem sequer um banheiro para usar.

Em nota, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte informou que já existem medidas implantadas e em funcionamento para solucionar o problema, como o agendamento do horário de acesso das carretas ao Porto de Natal, por meio de um aplicativo. A Codern também destacou que "está em tratativas para a instalação de um pátio de triagem".

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

Data: 20/09/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

OS DIÁLOGOS NAS REUNIÕES DA COMISSÃO DE ESPECIALISTAS EM TRANSPORTE MARÍTIMO DO MERCOSUL

Por Fernanda Barreto Caldas ESTUDO E PESQUISA 19 Setembro 2021



A formação de alianças organizacionais com outros Estados a fim de constituir uma integração econômica pode ser considerada uma estratégia habilidosa e perspicaz diante das posições capitalistas globais. A realidade brasileira não é diferente das diversas composições mundiais existentes. Há 30 anos, a formação do Mercado Comum do Sul ergueu-se como um verdadeiro protagonista, atuando através dos incentivos socioeconômicos e sociopolíticos entre seus membros. Entretanto, entende-se que a concorrência de convicções e planejamentos para a realização das melhores práticas de mercado para as conquistas de cada país membro promovem, em muitas ocasiões, debates impetuosos.

O presente artigo tem como propósito realizar a investigação, através do método dialético, das reuniões das Comissões de Especialistas em Transporte Marítimo (CETM) do Mercosul para identificar os principais entraves do governo brasileiro, bem como suas ferramentas estratégicas nos discursos, para as negociações substanciais relativas à subscrição do acordo multilateral de transporte marítimo no bloco econômico. Até julho de 2021, foram realizadas trinta reuniões da comissão e diversas matérias foram pleiteadas e, algumas, com significação heterogênea entre os Estados.

Como as revisões das pautas recaem sob uma estrutura complexa, na qual se propõe a harmonia de decisões que devem estar alinhadas com o ordenamento interno de cada país, não se pode afirmar que essas decisões são pragmáticas. Desta forma, através dos resultados do estudo aprofundado das estratégias de negociação de conflitos destes cenários, foram verificadas e reconhecidas as adversidades para uma orientação das tendências e predisposições, tendo em vista a avaliação do papel do governo brasileiro nas deliberações examinadas e os maiores bloqueios para assinatura do acordo, que permanece sem previsão de finalização.



Fernanda Barreto Caldas é mestranda em Estudos Marítimos na Escola de Guerra Naval

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2021

SPA RECEBE APRESENTAÇÃO SOBRE ESTUDOS PARA 'INTERNET DAS COISAS' NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Setembro 2021



Quatro empresas autorizadas apresentaram estudos de uso de rede sem fio de longo alcance na infraestrutura portuária

A Santos Port Authority (SPA) recebeu na quinta-feira (16) quatro empresas autorizadas a apresentarem estudos para implantação de rede sem fio de longo alcance do tipo LoRa (Long Range) para aplicação em IoT (Internet das Coisas) no Porto de Santos. A apresentação foi feita para representantes de terminais e da própria SPA.

“Com esta iniciativa, a SPA intensifica sua posição de fomentadora de inovação tecnológica no Porto de Santos, para eventual uso da própria Autoridade Portuária e dos terminais”, disse o diretor-presidente da Companhia, Fernando Biral.

A dinâmica contou com a apresentação das soluções propostas pelas empresas Teltex Tecnologia S/A, Next Level Telecom Ltda, Kore TM Data Processamento de Dados Ltda e Movttel Participações Ltda. Os estudos são resultado do Edital de Chamamento Público nº 01/2021 da SPA, lançado em janeiro, que tem como objetivo obter as melhores condições de mercado, engenharia e legalidade para implantação dos recursos de IoT (a capacidade de conectar dispositivos e objetos por meio de rede digital).

A iniciativa é estratégica para o Porto de Santos por otimizar a logística portuária, propiciando eficiência, segurança, velocidade, precisão, conectividade e redução de custos. A Internet das Coisas apresenta um grande potencial na infraestrutura portuária, com melhoria da sua gestão, auxiliando na redução de filas e congestionamento em picos de cargas, além de aplicações de segurança patrimonial e de trabalho, soluções de logística e otimização de consumo de recursos.

A tecnologia tem demonstrado funcionalidades de facilitação da mobilidade de contêineres, monitoramento e controle de tempo e de acessos, acionamento de equipamentos, controle de máquinas, como guindastes, ou mesmo a manutenção preventiva, vislumbrando não somente relatórios de informações valiosas para o ajuste fino das operações, mas também oportunidades futuras por meio da análise de dados coletados, coletas estas que, fazendo parte da rotina diária, implicam previsão de quebra na cadeia de abastecimento, falhas em equipamentos e diversos outros aspectos da aplicação da inteligência artificial ao processo portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2021

TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO EM SUAPE TRARÁ INVESTIMENTO DE R\$ 1,5 BILHÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Setembro 2021



Porto de Suape - Cais de Múltiplos Usos

Empreendimento deve gerar mais de 2,5 mil empregos, além de permitir a ampliação da distribuição de gás em Pernambuco

A implantação de um terminal de regaseificação (Regás) no Complexo Industrial Portuário de Suape, prevista para o primeiro semestre de 2022, deve

gerar investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhão para Pernambuco. O tema foi discutido pelo governador Paulo Câmara em uma reunião com sua equipe, na quinta-feira (16). O montante corresponde aos aportes em infraestrutura, visando a implantação da unidade, que receberá um navio indústria – Floating Ship Regaseification Unit (FSRU) – para viabilização da operação, por meio de gasodutos interligados a uma Estação de Transferência de Custódia (ETC).

Durante o processo de instalação do terminal, cerca de 2,5 mil empregos serão gerados, e com a unidade em funcionamento, outros 300 postos de trabalho deverão ser criados. “A instalação do terminal de Regás será muito importante dentro do projeto de planejamento do futuro de Pernambuco, e vai garantir efetivamente que o Porto de Suape esteja cada vez mais preparado, dando condições para que o gás chegue a todos os cantos do Estado e seja utilizado cada vez mais como fonte de energia para os projetos prioritários e para as indústrias que já funcionam aqui”, destacou Paulo Câmara.

Para viabilizar o terminal de Regás, a administração da estatal portuária iniciou um processo de licitação pública para exploração do Cais de Múltiplos Usos (CMU). A primeira fase do certame foi aberta em junho deste ano, com o chamamento público anunciado no dia 24 de julho, visando os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), essenciais e obrigatórios para implementação da operação. Cinco empresas manifestaram interesse no empreendimento, que fará com que o CMU passe a ter uso ininterrupto, gerando, anualmente, cerca de R\$ 4 milhões em taxas para o porto.

“A implantação do terminal de regaseificação em Suape vai permitir que a gente tenha concorrência na oferta de gás no nosso Estado, tornando a indústria mais competitiva, porque a gente vai ter a disputa de mais de um fornecedor. Antigamente, o gás era todo oferecido pela Petrobrás. Agora, a gente vai ter um player privado fazendo a regaseificação em Suape e oferecendo esse gás também”, pontuou o secretário de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio.

Três empresas foram habilitadas para a doação do estudo, que deve ser protocolado no mês de outubro. O Cais de Múltiplo Uso opera atualmente com apenas 18% da capacidade, podendo ser otimizado com essa nova operação, tornando-se Hub de GNL no Nordeste.

“O gás natural que chegará por Suape atenderá não só as indústrias do complexo, mas também outros empreendimentos instalados em Pernambuco e na região. Esse é um importante passo para o fomento do segmento – por meio do mercado aberto – e para o meio ambiente, por ser um gás menos poluente. Com isso, Suape reforça os conceitos de sustentabilidade dentro e fora do porto”, ressaltou o diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão.

O processo licitatório para uso do CMU corre paralelamente às tratativas com os demais órgãos federais que regulam o setor, como a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), a Secretaria Nacional de Portos e o Ministério da Infraestrutura. A expectativa, agora, é quanto à abertura de Processo Seletivo Simplificado (PSS) para assinatura de Contrato de Transição ainda neste mês de setembro. Posteriormente, deverá ser aberto processo licitatório para Cessão de Uso Onerosa. Este segundo passo deverá ser realizado em aproximadamente 18 a 24 meses.

SHIP TO SHIP – A operação de transformação do gás natural liquefeito (GNL) na forma gasosa será realizada pelo navio estacionário, conectado por gasodutos à Estação de Transferência de Custódia (ETC), para posterior distribuição pela rede que liga o porto às cidades do Grande Recife, interior do Estado e demais regiões. A operação de uma embarcação para outra é conhecida como ship to ship.

Além do secretário de Desenvolvimento Econômico e do diretor-presidente do Porto de Suape, também estiveram presentes à reunião a vice-governadora Luciana Santos, o presidente da Companhia Pernambucana de Gás (Copergás), André Campos, o presidente da Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (AD Diper), Roberto Abreu e Lima, os diretores do

Porto de Suape Paulo Coimbra e Luiz Alberto Barros e a coordenadora de Negócios Portuários do Complexo, Tahiana Gurgel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2021

O IMPACTO DO ALUMÍNIO NA INDÚSTRIA NAVAL

Por Luiz Henrique Caveagna OPINIÃO 19 Setembro 2021



A indústria naval está presente no Brasil desde os tempos coloniais. A posição geográfica das terras brasileiras e a qualidade da madeira e de recursos do país fizeram com que os portugueses, ao chegarem no país, instalassem estaleiros, tanto para reparações de embarcações como para a construção de novos transportes marítimos. Hoje, mais de 500 anos depois, este segmento tem buscado seu espaço na economia brasileira, sendo uma das grandes portas para geração de empregos no país.

Um levantamento realizado pelo IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada apontou que, de 2004 a 2014, o segmento registrou um crescimento de 19,5% ao ano. Este cenário, resultou na construção de 600 mil embarcações e também na criação de 80 mil empregos diretos e 400 mil indiretos, segundo dados do Sinaval – Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore.

Apesar dos índices positivos nos anos 2000, o segmento enfrentou uma crise e, ainda de acordo com o Sinaval, de 2014 para cá os postos de trabalho da área diminuíram mais de 80%. E hoje temos menos de 15 mil empregos nos estaleiros do país. Neste contexto, o grande desafio para indústria naval tem sido retomar o papel de destaque na economia nacional. Para isso, outros braços do mercado como a siderurgia e a metalurgia têm sido fundamentais para o desenvolvimento do setor, a partir da produção de ligas metálicas como o alumínio, utilizadas como matéria-prima na construção de embarcações.

Principais aplicações do alumínio na indústria naval

Para o segmento naval, a versatilidade e a variedade das aplicações do alumínio faz com que o metal saia na frente em comparação com os demais concorrentes, como o aço, por exemplo. O alumínio pode ser empregado desde a parte estrutural de embarcações de pequeno e médio porte, ou até mesmo, no acabamento interno de qualquer embarcação, com a utilização dos laminados e perfis extrudados de alumínio, incluindo perfis derivados de tarugos que constituem os mastros de navios e barcos.

As possibilidades de aplicações do metal são diversas. O alumínio pode aparecer ainda como artigo decorativo e em estruturas leves de interiores, em perfis de acabamento em barcos e lanchas, e até em detalhes mais mecânicos, como painéis de controles, instrumentação, compartimentos e sistemas de refrigeração e outras aplicações menores onde se requer resistência à corrosão e boa condução térmica.

Além disso, na estrutura de embarcações náuticas, como o casco, por exemplo, o metal também é utilizado em suas ligas especiais em embarcações de pequeno e médio portes, como lanchas e barcos. Contudo, não é o material mais utilizado com essa finalidade, uma vez que sua utilização é mais onerosa comparado aos materiais concorrentes. Em contrapartida, apresenta grande vantagem de durabilidade.

Quais são os benefícios do alumínio para a indústria naval?

A leveza é um traço fundamental para o bom funcionamento de um meio de transporte aquático. Nesse quesito, o alumínio se sobressai em comparação com os outros materiais. Por tratar-se de

um metal extremamente leve, traz ganhos sustentáveis significativos, ao gerar menor carga de poluentes na atmosfera e promover maior economia de combustível, nada diferente da forma que vemos o alumínio em outros setores da economia.

A boa resistência à corrosão - característica intrínseca do alumínio - e a maior durabilidade também são características que justificam a escolha do metal na indústria naval. Um exemplo que comprova a superioridade do metal no setor, é a experiência narrada por Amyr Klink, velejador brasileiro conhecido por suas viagens à Antártida. Klink relata que seu barco (desenvolvido com propriedades do alumínio) suportava um número de viagens bem maior do que os dos velejadores de outros países, que precisavam trocar suas embarcações com mais frequência.

O fato é que o alumínio tem dominado diferentes esferas da economia mundial. Não é difícil encontrar este metal nas áreas de construção, refrigeração, automotivo e eletricidade, além de, é claro, espaços com maior tecnologia, como o setor aeronáutico e aeroespacial. Na indústria naval o cenário não seria diferente. Diante disso, é preciso estimular cada vez mais o investimento do alumínio no segmento naval, para que assim, esses dois setores possam caminhar juntos para suprir as necessidades mais exigentes do mercado.



Luiz Henrique Caveagna é diretor geral da Termomecanica

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/09/2021

EMPRESA DE SC REGISTRA AUMENTO DE 20% NA IMPORTAÇÃO DE CABOS DE AÇO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Setembro 2021



Os cabos são usados na construção civil, transporte de cargas e pesca. Segundo especialista, maior demanda por insumos é reflexo da retomada indústria

No primeiro semestre deste ano o Brasil registrou aumento de 26,6% nas importações, totalizando US\$ 99,2 bilhões. Santa Catarina teve um aumento acima da média nacional, com 65,8% mais importações que o primeiro semestre de 2020, segundo dados do Observatório Fiesc.

Em agosto isoladamente os números são ainda mais expressivos, com um total de US\$ 2,014 bilhões em importações. O crescimento das importações gerou um déficit comercial de US\$ 1,158 bilhão, maior para o mês de agosto desde 1997, segundo dados da Federação das Indústrias do Estado (Fiesc).

Neste mesmo período, a empresa catarinense de comércio exterior Tek Trade teve um aumento de 20% no volume total de importações. O destaque principal ficou por conta da importação de cabos de aço, que cresceu 20% em relação ao mesmo período de 2020. No total, a Tek Trade importou 1.800 toneladas de cabos de aço no primeiro semestre deste ano. As principais utilizações deste insumo são na construção civil, transporte de cargas e pesca.

Outro produto que teve crescimento na importação foi o fio de malha. No primeiro semestre a Tek Trade trouxe mais de 20 contêineres vindos da China. O destino final do insumo foram as indústrias têxteis localizadas na cidade do Vale do Itajaí. Em volume de importação, foram destaques também no mesmo período o gás para ar condicionado e produtos médico-hospitalares.

“O aumento no volume de importações no primeiro semestre deste ano é reflexo da retomada da indústria, que teve uma grande desaceleração durante a fase inicial da crise sanitária de 2020 causada pela Covid-19”, analisa o diretor da Tek Trade e especialista em Comércio Exterior, Sandro Marin.

Segundo Marin, o aumento no número de importações por Santa Catarina é reflexo dos incentivos fiscais oferecidos pelo estado há mais de 15 anos como um bom redutor de custos dos produtos importados.

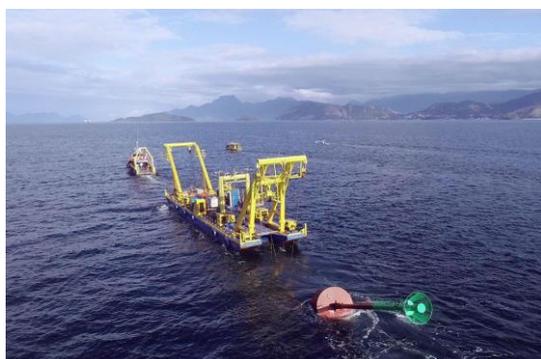
As importações feitas em Santa Catarina possuem alíquota média de 4%, enquanto outros estados da federação chegam a cobrar até 18% pelo mesmo imposto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2021

PORTO SUDESTE INVESTE EM MÉTODO DE DRAGAGEM COM BAIXO IMPACTO AMBIENTAL

Por Viviane Castanheira PORTOS E LOGÍSTICA 19 Setembro 2021



Empresa portuária financiou implantação de técnica que usa fio de diamantado para cortar rochas submersas

Uma técnica de dragagem com o mínimo de impacto ao meio ambiente. É o que promete o Porto Sudeste nas obras que estão em andamento para aumento do calado no Complexo Portuário de Itaguaí (RJ). Especializada em carregamento de granéis sólidos, a empresa investiu mais de R\$ 15 milhões na implementação deste novo método de derrocagem.

A técnica foi desenvolvida e patenteada pela empresa brasileira Umi San Hidrografia e Engenharia e consiste no corte da rocha com o uso de um fio diamantado. Prática comum em jazidas de granito, ainda não havia sido realizada de forma submersa até agora. O principal diferencial da técnica em relação às demais é o baixo impacto ambiental. O corte age por incidência mecânica, sem uso de explosivos ou massa expansiva. “Os monitoramentos ambientais mostram que os níveis de ruído e qualidade da água estão absolutamente dentro dos melhores parâmetros”, explica Ulisses Oliveira, diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade do Porto Sudeste.

A empresa portuária entrou com pedido de licenciamento da técnica frente ao órgão ambiental e a autoridade marítima e contratou a empresa PHMAR para os monitoramentos ambientais. A ideia é remover apenas 50 cm de rocha, em um volume máximo estimado de 117m³. A expectativa é que haja um aumento de 40 cm no calado, passando do atual 17,80m para 18,20m. Apesar do pequeno volume removido, Ulisses Oliveira afirma que será o suficiente para garantir a segurança da navegação no canal de acesso ao Porto de Itaguaí. “Esse aumento de calado por si só permite a utilização plena da capacidade dos maiores navios graneleiros (Cape Size), otimizando custos de frete”.

A Porto Sudeste ressalta ainda que a obra permitirá que outros terminais na região utilizem 100% da capacidade desses navios e uma redução do tempo de espera para as manobras de atracação e desatracação. “Sem dúvida os ganhos significativos no custo do frete em pouco tempo pagarão o valor investido, mas o maior ganho é na segurança da navegação, aliado ao baixíssimo impacto ambiental da nova técnica para remoção do afloramento rochoso”, finaliza o diretor cuja empresa arcou com todas as despesas do empreendimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2021

COBRANÇA DE USO DO ESPELHO D'ÁGUA AINDA GERA INSEGURANÇA JURÍDICA

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 19 Setembro 2021*



Arquivo/Divulgação

Agentes avaliam que discussão sobre tema desperta dúvidas sobre limites de atuação por parte da agência reguladora. Tema recebeu contribuições em audiência pública da Antaq na última semana.

Entidades do setor portuário avaliam que a discussão sobre a cobrança do uso do espelho d'água ainda gera insegurança jurídica e dúvidas sobre os limites de atuação por parte do regulador. O tema foi abordado, na última semana, em audiência pública promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que recebeu contribuições até a última sexta-feira (17).

A Federação Nacional de Operações Portuárias (Fenop) entende que a inconstitucionalidade da cobrança vem sendo perpetrada por meio da edição de inúmeras portarias. "A inconstitucionalidade da cobrança da taxa de espelho d'água persiste e este é um óbice intransponível para que seja estabelecida essa cobrança", afirmou a representante da Fenop, Flávia Fardin.

Ela citou precedente de um recurso no Supremo Tribunal Federal (STF) em que foi julgada a intenção de um município de cobrar espaço de solo e espaço aéreo de uma concessionária. Flávia considera que esse fundamento jurídico é o mesmo e esbarra na questão que o espelho d'água é um bem de uso comum, não sendo possível à União receber receita através dessa cobrança.

A Fenop defende que não há necessidade de intervenção da Antaq nesta regulação e a impossibilidade de ser instituída qualquer cobrança retributiva sobre utilização do espelho d'água, tendo em vista essa inconstitucionalidade. "Entendemos que, neste caso, se houver algum tipo de regulação deveria se limitar ao estabelecimento do poder de polícia sobre isso", analisou. Ela mencionou que a Antaq, a autoridade portuária e a Marinha já exercem esse poder por meio de diferentes instrumentos e normas vigentes.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) considera que o instrumento de exploração, seja de arrendatários, seja de autorizatários, já confere direito de utilização desse bem. Para a associação, não ficou claro na análise de impacto regulatório (AIR) se as áreas operacionais ociosas abrangidas no relatório não irão abranger terminais portuários. No entendimento da associação, uma eventual norma da Antaq deve deixar claro a restrição para que não atinja terminais portuários.

"Entendemos que o interesse da AIR foi no sentido de ocupação de ativos ociosos, mas que isso não ficou claramente delimitado", explicou a representante da ABTP, Amanda Barros. A associação defende que os terminais portuários não devem ser trocados por uma norma porque o contrato de arrendamento já pressupõe a utilização do espaço físico sobre águas públicas, o que inviabilizaria a própria atividade do terminal.

De acordo com a ABTP, existe necessidade de otimizar a exploração das áreas portuárias, em linha com previsto na auditoria operacional do Tribunal de Contas da União (TCU). Amanda disse que a associação vê a competência prevista tratando das novas formas formas de exploração, com novas possibilidades de negócio, o que deve afastar eventual intervenção regulatória sobre o tema nos contratos já firmados.



A diretora da Antaq, Flávia Takafashi, lembrou que a audiência nasceu de uma consulta de portos sobre como poderia ser a cobrança dentro do porto organizado e como regularizar para trazer mais investimentos para os portos. “A agência vê utilização como aumento da eficiência dos portos. Trazer mais operação para os portos públicos, mas precisa de mais elementos subsídios para fazer a melhor regulação possível”, destacou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2021



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.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006