

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 166/2021
Data: 21/10/2021



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SUMMIT PORTOS 5.0 ACONTECE NESTA QUINTA-FEIRA	4
PORTO DE SANTOS PREPARA NOVO CONTRATO DA DRAGAGEM DO CANAL.....	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ E TRIBUNAL MARÍTIMO TROCAM CONHECIMENTOS SOBRE SETOR AQUAVIÁRIO	6
APROVAÇÃO DE REGRAMENTO NORMATIVO PARA A REALIZAÇÃO DE OPERAÇÕES SHIP TO SHIP	6
PORTAL PORTO GENTE	7
PORTO DE ITAJAÍ: SUSTENTAR O FOGO QUE A VITÓRIA É NOSSA	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	8
FRENLOGI DEBATE AÇÕES PARA MODERNIZAR SETOR FERROVIÁRIO DO PAÍS EM REUNIÃO NO CONGRESSO.....	8
MSC CRUZEIROS ACEITARÁ PASSAGEIROS INTERNACIONAIS EM NAVIOS COM BASE NOS ESTADOS UNIDOS	9
ANÁLISE SOBRE PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA É RETOMADA PELO TCU	10
ISTOÉ - DINHEIRO	11
GOVERNADORES QUEREM DISCUTIR POLÍTICA DE PREÇOS COM A PETROBRAS, DIZ PACHECO.....	11
MINISTROS DO BRASIL E CHINA DISCUTEM RETOMADA DE EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA	11
PACHECO SINALIZA APOIO À MUDANÇA NO TETO DE GASTOS PROPOSTA PELO GOVERNO	12
ENTENDA PORQUE OS COMBUSTÍVEIS ESTÃO COM OS PREÇOS NAS ALTURAS	12
PACHECO DIZ QUE ESTADOS NÃO SÃO RESPONSÁVEIS POR ALTA DOS COMBUSTÍVEIS E QUER PETROBRAS NA DISCUSSÃO	14
MONEYTIMES	15
SUZANO ANTECIPA PARA 2025 META DE REMOVER 40 MILHÕES DE TONELADAS DE CO2	15
PETROBRAS DIZ QUE NÃO HÁ PERSPECTIVA PARA ESTABILIZAÇÃO DO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS	15
SECRETÁRIO DE PETRÓLEO DEIXA CARGO E SEGUIRÁ PARA O SETOR PRIVADO	17
MRV VAI EMITIR R\$ 700 MILHÕES EM DEBÊNTURES; VEJA OS DETALHES	17
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	18
MINERAÇÃO BRASILEIRA DEFENDE PRECIFICAÇÃO DE CARBONO E MIRA POLÍTICAS PARA OFFSET	18
MERCADO DE CARBONO É FORMA MAIS RÁPIDA DE FINANCIAR SOLUÇÕES VERDES, DIZ SUZANO	20
CNPE CONFIRMA FIM DOS LEILÕES DE BIODIESEL EM 1º DE JANEIRO DE 2022.....	22
JORNAL O GLOBO – RJ	27
MINISTRO CHINÊS AFIRMA QUE IMPASSE SOBRE EMBARGO À CARNE BOVINA BRASILEIRA SERÁ RESOLVIDO 'RAPIDAMENTE'	27
MOURÃO DIZ QUE HÁ 'BOAS SOLUÇÕES' PARA PAGAR AUXÍLIO BRASIL SEM FURAR O TETO.....	28
PACHECO DIZ QUE PETROBRAS DEVE PARTICIPAR DE DEBATE SOBRE PROJETO QUE MUDA REGRAS DO ICMS	29
SUPERBAC DEIXA DE IMPORTAR INSUMOS ESTRANGEIROS E PODERÁ PRODUZIR MATÉRIA-PRIMA, INCLUSIVE DE VACINAS	30
GOVERNO DO ESTADO DO RIO QUER MUDAR OPERAÇÃO DO SERVIÇO DE BARCAS DO RIO; EMPRESA QUE CONTROLA O SISTEMA DEVE SER TROCADA	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	32
BOLSONARO ANUNCIA BENEFÍCIO A CAMINHONEIROS QUE DEVE PAGAR R\$ 400 E CUSTAR R\$ 4 BI.....	32
QUASE 60% DAS PREFEITURAS DO PAÍS FECHARAM 2020 COM SITUAÇÃO FISCAL DIFÍCIL OU CRÍTICA, DIZ ESTUDO	34
GOVERNO ACERTA MUDANÇA NO TETO DE GASTOS E BOLSONARO TERÁ MAIS R\$ 83,6 BI EM ANO ELEITORAL.....	35
EMBATE DA PETROBRAS COM DISTRIBUIDORAS ENVOLVE US\$ 9 BILHÕES EM IMPORTAÇÃO	36
DEPOIS DE ABRIR 2º MAIOR PARQUE SOLAR DO PAÍS, ESSENTIA MIRA ENERGIA LIMPA PARA TRIPlicAR DE TAMANHO	37
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
PRIVATIZAÇÃO DE SANTOS REDUZ TARIFA EM 30%	39
LEILÃO DE 'SUPERTERMINAL' MUDARÁ CARA DO PORTO E ACIRRARÁ BRIGA POR CONTÊINER	40
PETROBRAS: OPERACIONAL VEIO ACIMA DA EXPECTATIVA NO PRÉ-SAL E NO REFINO, DIZ CITI	41
RUMO QUESTIONA MEDIDA DO MINISTÉRIO DE TARCÍSIO QUE BENEFICIARIA FERROVIA DE CONCORRENTE	43
FALTA DE CONTÊINERES AGRAVA LOGÍSTICA GLOBAL, DIZ OMC	45
PORTAL PORTOS E NAVIOS	46
SEGURANÇA PARA OPERAÇÃO DEMANDA CELEBRAÇÃO DE CONTRATOS, DIZ PILONI	46
K LINE CAPTURA COM SUCESSO CO2 DE UM NAVIO	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 166/2021
Página 3 de 52
Data: 21/10/2021
www.mercosshipping.com.br
merc@mercshipping.com.br

DOCAS DA PARAÍBA CONSTRUIRÁ TRUCK CENTER	48
ENTRA EM VIGOR LEI QUE AMPLIA USO DO FUNDO GARANTIDOR DE INFRAESTRUTURA	48
CDRJ: CONTRATOS DA OPERAÇÃO FREEWARE SÃO ANTERIORES À GESTÃO ATUAL	49
PRÉ-SAL TEM RECORDE DE PRODUÇÃO E DE PARTICIPAÇÃO NO TOTAL NACIONAL EM SETEMBRO	50
PETROBRAS ANUNCIA CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO NO TERCEIRO TRIMESTRE.....	51
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	52
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	52



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SUMMIT PORTOS 5.0 ACONTECE NESTA QUINTA-FEIRA

Evento acontece em Brasília, promovido pelo Grupo Tribuna

Por: *Redação*



Evento terá participação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, por vídeo Foto: *Matheus Tagé*

As operações de contêineres e a competitividade do setor estão entre os temas que serão debatidos no Summit Portos 5.0, a ser realizado na tarde desta quinta-feira (21) em Brasília. Promovido pelo Grupo Tribuna, o evento terá a participação de especialistas e

autoridades – entre eles, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, por vídeo

O evento ocorrerá das 13h30 às 18 horas, em formato presencial, no B Hotel, na Capital Federal. E há a possibilidade de assistir a transmissão remotamente, mas para acompanhar os debates dessa forma, as inscrições deveriam ter sido feitas até o final da tarde de ontem.

A abertura do evento ficará por conta do presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT), deputado federal Carlos Chiodini, além do presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), senador Wellington Fagundes, e o coordenador da Câmara Temática de Portos Frenlogi, deputado Julio Lopes.

O primeiro painel vai abordar a estabilidade jurídica e a segurança dos investimentos. Sobre isso, os debates serão realizados pelo advogado Cassio Lourenço, além do economista Gesner Oliveira e da secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier. Redução de burocracia e legislação responsiva serão abordados em seguida, às 15h25.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 21/10/2021

PORTO DE SANTOS PREPARA NOVO CONTRATO DA DRAGAGEM DO CANAL

Propostas de empresas interessadas serão abertas no dia 5 do próximo mês; acordo terá validade de dois anos

Por: *Fernanda Balbino*



Canal de navegação do Porto tem 24,6 km de extensão, profundidade de 15 metros e largura média de 220 metros Foto: *Arquivo/AT*

Meses antes do fim do contrato, a Autoridade Portuária de Santos abre, no próximo dia 5, as propostas de empresas interessadas em manter as profundidades do canal de navegação do Porto. A nova contratação de dragagem



de manutenção terá a duração de dois anos, podendo ser prorrogada por até cinco anos

Hoje, o serviço é realizado pela DTA Engenharia. A empresa salienta que seu contrato vence apenas no ano que vem, porém aponta uma série de “intercorrências” neste período de validade do contrato com a estatal que administra o Porto.

“Dentre elas, destaca-se: a restrição no uso de overflow; a redução substancial dos volumes contratados; a variação cambial excessiva; e o índice de reajuste, que não representa o setor, dentre outros. Esses temas seguem aguardando posicionamento da Autoridade Portuária de Santos, alguns há mais de um ano”, informou a DTA, através de sua assessoria de imprensa.

O overflow permite que a água removida junto com os sedimentos retorne ao estuário, concentrando o material para ser levado ao bota-fora. De acordo com a empresa, restringir o seu uso resulta em levar muita água, exigindo muito mais viagens e aumentando o prazo e o custo da operação.

Por conta desses problemas, a firma de dragagem ainda avalia se irá participar desse novo certame, “na dependência da Autoridade Portuária honrar com todos os seus compromissos contratuais no bojo do contrato em vigor”.

Procurada, a estatal que administra o Porto não comentou os apontamentos da DTA Engenharia. Afirmou que a dragagem é um serviço de natureza continuada e a nova licitação visa a contratação desses serviços após o encerramento do atual contrato, que deve ocorrer em 8 de janeiro do ano que vem.

Nova licitação

Após a licitação, a nova contratada será responsável pela dragagem de manutenção nos trechos 1, 2, 3 e 4 do canal de acesso, nas bacias de evolução, nas áreas de acesso aos berços e nos berços de atracação do Porto, garantindo continuamente as profundidades de projeto. A estatal aponta que sempre aplica melhorias em suas licitações, mas não apontou quais serão as alterações no futuro contrato.

De acordo com o edital, a classificação das propostas das empresas interessadas em realizar o serviço será pelo critério de menor preço global. Segundo a DTA, mesmo sem que a Autoridade Portuária estipule um valor para a obra, é possível que ele seja o dobro da contratação atual. O motivo são todas as intercorrências apontadas e as dificuldades no andamento da obra.

A minuta de contrato da Autoridade Portuária aponta que o pagamento mensal dos serviços executados e dos materiais efetivamente fornecidos será efetuado no prazo de 30 dias corridos, contados a partir do dia seguinte à apresentação, pela contratada, da fatura e do demonstrativo de medição dos serviços e materiais.

Serviço

O Porto de Santos está situado em um estuário e recebe volume significativo de sedimentos, que podem provocar assoreamento e reduzir as profundidades. No fundo do canal, aqueles provenientes da Serra do Mar, e, na entrada da barra, os decorrentes da maré e de ressacas. Assim, a dragagem em Santos é permanentemente necessária para a manutenção da profundidade do complexo.

Atualmente, o canal de navegação conta com extensão de 24,6 km, profundidade de 15 metros e largura média de 220 metros. Estende-se da Baía de Santos, próximo das áreas de fundeio, até a região do Píer da Alemoa, onde termina o trecho sob jurisdição da Autoridade Portuária e tem início o Canal de Piaçaguera, utilizado para acesso aos terminais privados Tiplam e Usiminas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/10/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ E TRIBUNAL MARÍTIMO TROCAM CONHECIMENTOS SOBRE SETOR AQUAVIÁRIO

Workshop virtual “Em busca de uma sinergia para a prestação de melhores serviços à indústria marítima” foi realizado em 19 de outubro

A ANTAQ e o Tribunal Marítimo realizaram, em 19 de outubro, o workshop “Em busca de uma sinergia para a prestação de melhores serviços à indústria marítima”. O evento foi virtual, e as apresentações estão disponíveis no canal da Agência no Youtube.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, participou do workshop. Nery destacou a importância da integração entre a Agência e o Tribunal Marítimo. “Essa aproximação institucional é importante para troca de conhecimentos e para empreender discussões técnicas para o desenvolvimento do setor e do país.”

Em sua palestra, o diretor-geral da Agência abordou as competências da ANTAQ e sua área de atuação e detalhou a estrutura aquaviária nacional, com 195 terminais de uso privado, 40 estações de transbordo de carga e quatro instalações portuárias de turismo, além dos portos organizados. Além disso, Nery destacou o papel preponderante da Agência na realização de leilões portuários.

O vice-almirante e presidente do Tribunal Marítimo, Wilson Lima Filho, que abordou em sua palestra o histórico e o que é o Tribunal Marítimo, entre outros pontos, afirmou que “a ANTAQ é uma parceira do Tribunal Marítimo e da Marinha do Brasil. Essa aproximação é fundamental e isso está acontecendo”.

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: 21/10/2021

APROVAÇÃO DE REGRAMENTO NORMATIVO PARA A REALIZAÇÃO DE OPERAÇÕES SHIP TO SHIP

Objetivo é suprimir a lacuna regulatória presente na regulação econômica das operações de transbordo ou transferência de carga entre embarcações

AAgência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ por ocasião da sua 511ª Reunião da Diretoria Colegiada, realizada em 20 de outubro de 2021, aprovou a norma que regulamenta as operações de transbordo ship to ship, visando suprimir a lacuna regulatória presente na regulação econômica das operações de transbordo ou transferência de carga entre embarcações, especificamente para granéis líquidos combustíveis (petróleo e seus derivados, gás natural e biocombustíveis).

A necessidade de regulamentação sobre o tema também observou diversas consultas regulatórias dirigidas a essa Agência, as quais buscavam esclarecimentos sobre a legislação vinculada à autorização para embarcações de apoio a esse tipo de operação.

A proposta inicialmente posta em deliberação ponderou a necessidade de regular a atividade de transbordo mediante a obtenção de autorização por esta Agência, de modo a evitar possíveis riscos concorrenciais.

No entanto, ao se analisar com esmero os impactos que uma regulação mais rigorosa poderia acarretar, mormente por se tratar de um mercado que ainda precisa ser bem compreendido, a Diretoria Colegiada desta Agência reconheceu que, no momento, não há um problema regulatório que justifique adentrar em aspectos específicos da regulação e a intenção, inicialmente, será acompanhar e entender o universo desse mercado para buscar o aprimoramento regulatório e a consequente atuação mais incisiva deste órgão regulador.

A ANTAQ avalia que a regulamentação econômica das operações de transbordo ship to ship representa um avanço na relação entre a preservação da segurança jurídica e a modernização da atividade econômica regulada.

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: 21/10/2021



PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE ITAJAÍ: SUSTENTAR O FOGO QUE A VITÓRIA É NOSSA

Editorial Portogente

Uma tendência interessante em curso nos portos urbanos é a sinergia entre as áreas portuária e mobilidade urbana

O Barriga Verde não é apenas um epíteto do povo catarinense pela participação vitoriosa na histórica Batalha do Riachuelo, mas é um orgulho e espírito de defesa das suas convicções, na construção patriótica do seu pujante Estado. É o que se assiste, atualmente, na defesa do Porto de Itajaí, ameaçado pelo projeto desastroso do Ministério da Infraestrutura (MInfra). Se o porto catarinense hoje compete com o principal porto do Brasil, por que mudar o certo pelo incerto?



Porto de Itajaí 2021

Leia: O modelo Itajaí para os portos do Brasil - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114547-o-modelo-itajai-para-os-portos-do-brasil>

A proposta do MInfra implica novos contratos com duração de 30 anos e que podem ser embargo ao desenvolvimento do Porto. Portanto, não se trata de assunto trivial. Quanto à iniciativa de promover a reforma dos portos é indubitável e acertada.

Entretanto, o programa de desestatização em curso é uma ameaça que não pode prosperar. Tampouco se justifica o atraso que ele promove há quase três anos no sistema portuário.

Confira: Estudo avalia processos e indica impactos da privatização de portos australianos - Portogente

<https://www.portogente.com.br/radar-global/108592-estudo-avalia-processos-e-indica-impactos-da-privatizacao-de-portos-australianos>

Diferente das hipóteses que norteiam o projeto governamental, fundamentado no polêmico e criticado mundialmente modelo australiano, Itajaí defende 25 anos de sucesso, como Autoridade Portuária Pública Municipal. Com que interesse vai se mudar um time que está ganhando? A produtividade do porto de Itajaí ameaça a movimentação de contêineres do Porto de Santos. Além de ser distinta da concessão política obscura dos portos do Paraná.

Leia: O programa de desestatização dos portos ameaçado - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114543-o-programa-de-desestatizacao-dos-portos-ameacado>

A prorrogação do Convênio de Delegação do Porto de Itajaí é certa, garantida pela mobilização e força política do Estado de Santa Catarina. E já ressoa em outros portos, como aconteceu, ontem, do município de São Sebastião protocolar em Brasília o pedido de municipalização do seu porto. Decisão governamental tem altas implicações políticas e a eleição de 2022 está no ar. A forte representação política do Estado quer o Porto de Itajaí municipal.

Leia: Futuro do Porto de Santos: acesso terrestre e marítimo - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/opinioao/114380-futuro-do-porto-de-santos-acesso-terrestre-e-maritimo>

Do discurso do candidato Jair Bolsonaro de alçar os portos brasileiros ao patamar dos asiáticos, pode ser dito com segurança que esse desnível aumentou absurdamente. Por isso e com o pouco o tempo que resta até outubro de 2022, abreviar soluções sem conflitos é o caminho certo. Aos catarinenses, sobre o Porto de Itajaí, a célebre frase do Almirante Barroso, na Batalha de Riachuelo: sustentar o fogo que a vitória é nossa.

Leia: Bussinger defende adoção de modelos portuários dos grandes portos e pede "lipoaspiração já" no processo decisório - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/112679-bussinger-defende-adocao-de-modelos-portuarios-dos-grandes-portos-e-pede-lipoaspiracao-ja-no-processo-decisorio>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 21/10/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

FRENLOGI DEBATE AÇÕES PARA MODERNIZAR SETOR FERROVIÁRIO DO PAÍS EM REUNIÃO NO CONGRESSO

Informação: FRENLOGI (21 de outubro de 2021)



Frente também discutiu o novo Marco Regulatório das Ferrovias, que reduz burocracias e facilita a construção e exploração de linhas férreas por empresas privadas – Foto: Gabinete Senador Wellington Fagundes

A Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura se reuniu nesta quarta-feira (20) para debater ações que modernizem o setor ferroviário brasileiro. O almoço da Frenlogi ocorre mensalmente para debater assuntos estratégicos para o país e estreitar laços com o setor privado e produtivo. Um dos temas discutidos foi o novo

Marco Regulatório das Ferrovias, que foi aprovado no Senado Federal no início de outubro e será discutido na Câmara dos Deputados nas próximas semanas.

Entre as alterações legais, o texto do relator, senador Jean Paul Prates, permite que empresas privadas recebam autorização do Governo Federal para construir e explorar ferrovias. Nesse modelo, o poder público permite que o particular assumira os riscos da operação ferroviária – o que reduz sobremaneira os riscos financeiros para o Estado.

A reunião foi liderada pelo presidente da Frenlogi, senador Wellington Fagundes, e teve participação dos senadores Jean Paul Prates, Marcelo Castro e Zequinha Marinho; dos deputados Pedro Uczai, Hildo Rocha, Júlio Lopes, Hugo Leal, Cleber Verde, Vanderlei Macris, Professor Victório Galli e Rosana do Valle; do vice-presidente do Instituto Brasil Logística, Tiago Lima; do diretor de relações institucionais do IBL, deputado Edinho Bez; do diretor executivo da Sopesp, Ricardo Molitzas; além de representantes do setor ferroviário e portuário.

O presidente da Frenlogi, senador Wellington Fagundes, pontua que a Frente tem trabalhado incansavelmente pela imediata aprovação do novo Marco na Câmara – projeto que vai permitir a retomada econômica que o país precisa no pós-crise. Segundo ele, o novo marco incentivará novos investimentos em um modal de transportes com custo inferior e maior durabilidade, em comparação às rodovias. “Como consequência disso temos redução de acidentes, aumento de empregos e incremento na nossa competitividade”, acrescentou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/10/2021

FENOP realiza nesta quinta Webinar sobre Operações Portuárias de Cais Público, com Diogo Piloni

Informação: FENOP (21 de outubro de 2021)



A FENOP realiza nesta quinta (21/10) um WEBINAR para debater as realidades presentes e desafios futuros das operações portuárias de cargas que não viabilizam contratos de arrendamento, as denominadas operações portuárias de cais público.

Participarão representantes de empresas que realizam operações portuárias de cais público, nos principais portos brasileiros.

Entre os debatedores, estará o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, Senhor Diogo Piloni.

O evento será transmitido pelo nosso Canal no Youtube:

<https://youtu.be/mjkC84YA7rk>

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/10/2021

MSC CRUZEIROS ACEITARÁ PASSAGEIROS INTERNACIONAIS EM NAVIOS COM BASE NOS ESTADOS UNIDOS

Informação: Travel Weekly (21 de outubro de 2021)

A MSC Cruzeiros está abrindo suas viagens para os Estados Unidos para passageiros internacionais depois que Washington anunciou o relaxamento das restrições de fronteira da Covid para viajantes vacinados de muitas partes do mundo a partir de 8 de novembro.

A linha aceitará passageiros não americanos a partir dessa data em seus três navios que partem da Flórida para o Caribe neste inverno.

Os novos carros- chefe MSC Seashore, MSC Meraviglia e MSC Divina estão sendo implantados de Miami ou Port Canaveral.

A MSC Seashore ficará sediada em Miami a partir de 20 de novembro, após sua cerimônia oficial de nomeação na ilha particular de Ocean Cay, nas Bahamas.

O MSC Meraviglia se mudará para seu novo porto de origem, Port Canaveral, em 8 de novembro, enquanto o MSC Divina se mudará para Miami, oferecendo cruzeiros de 3, 7 e 11 noites.

Para navegar com a MSC Cruzeiros, os passageiros com 12 anos ou mais precisam ter um conjunto completo de vacinas recebidas mais de 14 dias antes do início do cruzeiro.

Todos os passageiros a partir de 2 anos deverão apresentar prova de teste negativo de Covid-19 no embarque.

A MSC Cruzeiros também exigirá que os residentes não residentes nos Estados Unidos tenham uma apólice de seguro Covid-19.

O presidente-executivo Gianni Onorato disse: “Esperamos ansiosamente pela data do governo dos Estados Unidos para reabrir o país para viajantes totalmente vacinados de muitas partes do mundo que amam fazer cruzeiros.

“O Caribe é um destino popular para nossos hóspedes de toda a Europa e de outras regiões do mundo, principalmente durante o inverno.

“Muitos mais deles agora poderão voar para Miami e Orlando para embarcar em nossos três navios que oferecem uma variedade de itinerários diferentes no Caribe, incluindo Jamaica, Costa Rica, México e nossa ilha particular nas Bahamas, MSC Ocean Reserva Marinha de Cay.

“Esta notícia significa que os muitos passageiros que já reservaram um cruzeiro conosco para fora da América do Norte podem agora ter suas férias de cruzeiro totalmente confirmadas.”

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

Data: 21/10/2021

ANÁLISE SOBRE PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA É RETOMADA PELO TCU

Informação: CBN Vitória (21 de outubro de 2021)



Porto de Vitória. Crédito: Divulgação

Após o Tribunal de Contas da União (TCU) decidir por suspender a análise do processo de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo, a tramitação foi retomada neste mês de outubro, segundo informou à CBN Vitória, o diretor-presidente da Codesa, Julio Castiglione. No despacho, o ministro do TCU, Bruno Dantas, alertava que a avaliação do ativo incluído no Plano Nacional de Desestatização deveria ser feita por duas consultorias independentes. Contudo, apenas uma delas havia chegado ao conhecimento da Corte de Contas.

Codesa administra os Portos de Vitória e de Barra do Riacho, em Aracruz. A desestatização, prevista para o início de 2022, será o primeiro leilão de uma estatal do setor portuário e servirá como um tipo de “teste” para outras companhias de docas pelo Brasil. Ele será feito em modelo



híbrido, com a venda do controle da empresa (privatização) e concessão da exploração dos dois pontos por 35 anos para a mesma empresa.

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

Data: 21/10/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

GOVERNADORES QUEREM DISCUTIR POLÍTICA DE PREÇOS COM A PETROBRAS, DIZ PACHECO

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), afirmou que os governadores querem discutir a política de preços dos combustíveis no País com a Petrobras. Os administradores estaduais se reuniram com Pacheco mais cedo e manifestaram resistência ao projeto que altera a cobrança de ICMS sobre os preços do produto.

Os Estados temem queda de arrecadação com a mudança, aprovada na Câmara. Pacheco afirmou que o projeto será discutido pelo Senado.

Na quarta, o senador sugeriu mudar a proposta para liberar os Estados a definirem suas próprias alíquotas para o imposto e alterar as datas de referência da mudança, minimizando as perdas para os cofres estaduais.

“Os governadores disseram muito da importância de discutir uma política de preços dos combustíveis no Brasil e a própria participação da Petrobras nessa discussão, uma empresa evidentemente muito lucrativa, e que bom que ela seja lucrativa, que é importante tomar parte dessa discussão do projeto”, disse Pacheco em entrevista no Senado.

Outras reuniões devem ser agendadas para discutir o projeto. Pacheco e os governadores devem buscar uma agenda com a diretoria da Petrobras para debater o assunto.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 21/10/2021

MINISTROS DO BRASIL E CHINA DISCUTEM RETOMADA DE EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA

(Por Lisandra Paraguassu)

Trabalhador separando carne em instalação da JBS em Santana de Parnaíba, Brasil.

SÃO PAULO (Reuters) – O ministro das Relações Exteriores do Brasil, Carlos França, conversou nesta quinta-feira com o ministro dos Negócios Estrangeiros da China, Wang Yi, sobre a retomada das importações de carne bovina brasileira pelo país asiático.

A China é tradicionalmente o principal destino da carne brasileira, mas uma suspensão aos embarques ao país asiático foi anunciada no início de setembro, após a confirmação de dois casos atípicos da doença “mal da vaca louca”, um em Mato Grosso e outro em Minas Gerais.

Como se tratava de casos atípicos, que não oferecem riscos à saúde, o mercado acreditava em um breve retorno dos embarques, o que ainda não ocorreu.

Em videoconferência, os ministros “conversaram sobre abertura e diversificação de mercados, incluindo retomada das exportações de carne bovina brasileira”, disse o Itamaraty no Twitter.



Segunda a publicação na rede social, “o chanceler chinês acredita que o assunto será resolvido rapidamente”.

O Itamaraty citou ainda que uma reunião bilateral discutirá o tema ainda nesta quinta-feira para “encaminhar o assunto”.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 21/10/2021

PACHECO SINALIZA APOIO À MUDANÇA NO TETO DE GASTOS PROPOSTA PELO GOVERNO

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), sinalizou apoio à mudança no teto de gastos proposta pelo governo sob a justificativa para abrir espaço ao Auxílio Brasil, substituto do Bolsa Família. A mudança discutida com o Congresso abriria uma folga de R\$ 83,6 bilhões em 2022, ano eleitoral, aumentando o volume de despesas.

O que o governo propõe é mudar a regra do teto de gastos retroativamente a 2016, quando a limitação fiscal foi criada. A proposta é alterar a fórmula de correção dos gastos, que hoje é calculada pelo IPCA acumulado em 12 meses até junho do ano anterior, para a correção de janeiro a dezembro, o que na prática aumentaria o espaço para as despesas públicas.

“O teto continua a existir, a responsabilidade fiscal também, no entanto, há uma redefinição da regra relacionada à correção desse teto de gastos públicos”, disse Pacheco em entrevista no Senado. “Essa é uma avaliação que tem que ser feita à luz de princípios constitucionais. Pode ser até que essa solução, e eu neste momento não posso afirmar categoricamente, de parametrização do começo até o fim do ano possa ser até mais justa.”

Pacheco discutiu a proposta com o ministro da Economia, Paulo Guedes, na quarta e nesta quinta e recebeu os ministros Ciro Nogueira (Casa Civil) e João Roma (Cidadania) junto com o relator da PEC dos Precatórios na Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB).

“Nós temos a obrigação de dar solução de um jeito ou de outro à questão do programa social”, disse o presidente do Senado, reforçando que há compromisso em lançar o programa social, cumprir o teto de gastos e dar uma solução para o pagamento dos precatórios.

Ele reforçou que o Senado deve analisar “com pressa” a PEC após aprovação na Câmara.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 21/10/2021

ENTENDA PORQUE OS COMBUSTÍVEIS ESTÃO COM OS PREÇOS NAS ALTURAS

Por Diego Felix

Os combustíveis estão com os preços em alta desde o início do ano

Alto em todos os pontos de venda do País, o preço dos combustíveis não dá sinais de que vá diminuir nos próximos dias. Pelo contrário, a tendência é de alta e, segundo a Petrobras, existe a possibilidade de desabastecimento já para o mês que vem, devido à uma “demanda atípica”. Para cumprir com os pedidos dos postos brasileiros, a estatal já anunciou que está maximizando sua produção e opera com “elevada utilização de suas refinarias”.

A Ticket Log, marca de serviços e pagamentos para mais de 21 mil postos no Brasil, apontou que o preço médio da gasolina ficou 12% mais cara para os motoristas nas duas primeiras semanas de outubro.

“O preço dos combustíveis está pesando cada vez mais no bolso dos motoristas. Com o mês em alta para todos os combustíveis, o comportamento deve permanecer no fechamento do período, a



considerar novos reflexos do mais recente anúncio de aumento no repasse às refinarias”, explicou por nota Douglas Pina, Head de Mercado Urbano da Edenred Brasil, dona da Ticket Log.

Entre janeiro e setembro deste ano, os preços de revenda subiram, em média, 28% no diesel, 32% na gasolina e 27% no gás de cozinha, segundo dados do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gas Natural e Biocombustíveis (Ineep).

Motivos para alta

E o que explica esse arranque nos preços dos combustíveis? Dois fatores são determinantes para entender o mecanismo de preços praticados pela Petrobras: preço das commodities – neste caso o Petróleo – e o dólar.

“O barril de petróleo está bem mais caro agora do que estava no início do ano. E o agravante neste cenário é o aumento do dólar, usado na compra do barril”, explica Mauro Rochlin, economista e professor dos MBAs da FGV .

Durante esta semana o barril do petróleo ultrapassou os US\$ 85, mantendo ritmo de alta dos últimos dois meses, enquanto o dólar vive uma cruzada entre altas vultosas e quedas mais tímidas. Durante esta quinta-feira (21), a moeda norte-americana flertou com os R\$ 5,70, em mau-humor causado pelos malabarismos fiscais do governo para financiar o Auxílio Brasil.

Volatilidade do mercado

Nesta quinta-feira (21) o gerente-geral de comercialização no mercado interno da Petrobras, Sandro Barreto, disse, em audiência pública na Câmara dos Deputados, que a estatal busca manter uma política de repassar o mínimo possível da volatilidade internacional para os consumidores brasileiros. Segundo ele, a distinção é feita considerando o que é volatilidade estrutural e o que é conjuntural.

“Quando é percebido que um novo patamar de preço foi estabelecido, que aquela commodity mudou de preço de forma consistente, que não é mais conjuntura, o preço no mercado interno deve acompanhar essa variação, buscar esse novo patamar, seja para cima ou para baixo”, comentou o gerente na Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara.

De acordo com a Brasilcom, representante de mais de 40 distribuidoras regionais, os valores do mercado internacional estão até 17% acima do registrado no Brasil. E uma vez que a moeda brasileira está desvalorizada ante o dólar, comprar mais caro lá fora, para revender mais barato no mercado doméstico não é negócio para empresas importadoras de combustível. Com isso, a Petrobras atua para cobrir o déficit de oferta.

ICMS dos combustíveis

Pesa também a base de cálculo do ICMS dos combustíveis. Na semana passada, a Câmara aprovou um projeto estabelecendo valor fixo para a cobrança de ICMS sobre combustíveis. Pela proposta, os estados deverão especificar alíquota para cada produto levando em consideração a medida adotada (litro, quilo, volume) e não mais o valor da mercadoria.

“O ICMS é uma parcela sobre o preço cobrado pelos estados e os governadores vão perder arrecadação com este movimento. Não acredito que eles estejam dispostos a assumir essa perda neste momento”, completou o economista da FGV. Para ele, a proposta de fixar a alíquota do ICMS dos combustíveis pode não surtir o efeito esperado, já que o preço do barril tende a cair em algum momento e a nova política de taxaçoão ao invés de “conter a alta, vai segurar a queda”.

Para a Federação Nacional do Fisco Estadual e Distrital (Fenafisco), a decisão da Câmara é “medida paliativa e falsa solução para o elevado preço dos combustíveis”, além de causar um

rombo de R\$ 24 bilhões aos estados e R\$ 6 bilhões aos municípios. Os governadores também estão se mobilizando para alterar o texto que está em análise no Senado. Como proposta, a Fenafisco sugere uma reforma ampla, revertendo a regressividade do sistema tributário, e que diminua a tributação sobre o consumo, aliviando a carga de impostos que pesa sobre os mais pobres.

Congelar os preços é um caminho para conter essas altas?

Caso conhecido da população e tido como um dos fatores de desequilíbrio nas finanças da estatal, congelar os preços poderia ser uma alternativa para a Petrobras, mas o sinal enviado ao mercado é o pior possível.

“Seria uma medida horrorosa, porque vai impor à Petrobras a função de subsidiar a gasolina. Isso aconteceu no passado e o resultado foi um endividamento da empresa e incapacidade de financiar o petróleo no Brasil. Só vejo essa decisão como decisão de governo, não de empresa, uma vez que ela ultrapassa os limites do problema e mostra que o mercado não serve para definir preço”, observou Mauro Rochlin.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 21/10/2021

PACHECO DIZ QUE ESTADOS NÃO SÃO RESPONSÁVEIS POR ALTA DOS COMBUSTÍVEIS E QUER PETROBRAS NA DISCUSSÃO

Por Ricardo Brito



O presidente do Senado afirmou que quer conversar com a direção da Petrobras a fim de se encontrar caminhos comuns para solucionar o caso (Crédito: REUTERS/Adriano Machado)

BRASÍLIA (Reuters) – O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), afirmou nesta quinta-feira que os Estados não são responsáveis pela alta dos combustíveis, destacando, em conversa com

governadores, que quer trazer a Petrobras para falar sobre a solução do problema da política de preços.

“Estados não são responsáveis pela alta do preço, pelo menos não são os únicos responsáveis”, disse ele, em encontro por videoconferência com governadores.

Trechos da fala de Pacheco na reunião foram divulgados pela assessoria do governador Wellington Dias (PI), que é presidente do Consórcio Nordeste.

Os governadores têm trabalhado para evitar a votação de uma proposta, recém-aprovada pela Câmara dos Deputados e que está no Senado, que fixa por um ano a alíquota do ICMS sobre combustíveis. Eles alegam que os Estados vão perder 24 bilhões de reais se a proposta entrar em vigor.

O presidente do Senado afirmou que quer conversar com a direção da Petrobras a fim de se encontrar caminhos comuns para solucionar o caso. Ele não disse se o encontro –se ocorrer– seria apenas com a cúpula da estatal ou com a participação de governadores também.

“Proponho fazer uma segunda etapa de discussão trazendo a Petrobras para a discussão”, disse Pacheco.

Após mencionar que a ideia central dos presentes é a política de preços dos combustíveis, o presidente do Senado disse que a proposta que seria o “mal menor” e com “impacto mais leve” seria reduzir o período de parâmetro da fixação do ICMS. Citou que isso poderia ser analisado não como ideia central, mas de forma secundária.

O presidente Jair Bolsonaro, por seu lado, tem criticado e culpado governadores pelo elevado preço dos combustíveis, alegando que eles estariam se apropriando indevidamente de uma arrecadação tributária maior de ICMS nos momentos em que o dólar e o insumo registram alta em cotações internacionais.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 21/10/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

SUZANO ANTECIPA PARA 2025 META DE REMOVER 40 MILHÕES DE TONELADAS DE CO2

Por Reuters



de 2030 para 2025.

“A antecipação da meta acima é suportada pela ampliação de cobertura vegetal neste período, através de plantios comerciais e de áreas destinadas à conservação, em locais antes degradados e antropizados”, afirmou a companhia (Imagem: Facebook/Suzano)

A produtora de papel e celulose Suzano (SUZB3) anunciou nesta quinta-feira que decidiu antecipar a meta de remover 40 milhões de toneladas de CO2 da atmosfera,

“A antecipação da meta acima é suportada pela ampliação de cobertura vegetal neste período, através de plantios comerciais e de áreas destinadas à conservação, em locais antes degradados e antropizados”, afirmou a companhia em comunicar.

Fonte: MoneyTimes

Data: 21/10/2021

PETROBRAS DIZ QUE NÃO HÁ PERSPECTIVA PARA ESTABILIZAÇÃO DO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Por Agência Câmara



E o que a Petrobras busca na sua política de preços é justamente evitar o repasse dessa volatilidade imediata para a sua precificação no mercado brasileiro (Imagem: REUTERS/Sergio Moraes)

O gerente-geral de Comercialização no Mercado Interno da Petrobras (PETR4), Sandro Barreto, disse nesta quinta-feira (21) aos integrantes da Comissão de



Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados que ainda não há perspectiva para a estabilização dos preços dos combustíveis.

Ele explicou que existem pressões de aumento de consumo com o inverno no Hemisfério Norte e com a aceleração da produção global a partir da melhoria dos números da pandemia de Covid-19.

O técnico informou que os países produtores de petróleo vêm aumentando a produção de derivados, mas não há como saber se o ponto de equilíbrio entre oferta e demanda está próximo.

Por sua vez, o coordenador de Defesa da Concorrência da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Bruno Caselli, afirmou que a alta de 28,2% do etanol nos últimos seis meses está relacionada a opções das usinas sobre fabricar álcool ou açúcar, porém também reflete a alta mundial de todos os produtos ligados ao setor de energia.

No mesmo período, a gasolina subiu 16,5%.

Concorrência

Já para o presidente da Comissão de Defesa do Consumidor, deputado Celso Russomanno (Republicanos-SP), ainda falta concorrência no setor de etanol.

Ele pediu que os técnicos informem com mais detalhes se já está sendo praticada a venda direta das usinas para os postos nesse segmento.

Sandro Barreto disse que, do preço médio da gasolina, de R\$ 6,32, apenas R\$ 2,18 são devidos à Petrobras. Os impostos estaduais e federais ficam com R\$ 2,40; os distribuidores e revendedores, com R\$ 0,69; e o anidro, com R\$ 1,06.

Ele voltou a afirmar que a estatal tem preços livres, que seguem a flutuação internacional. “O mercado de commodities é extremamente volátil, nervoso. Taxa de câmbio também tem uma variação bastante intensa, às vezes de um dia para o outro.

E o que a Petrobras busca na sua política de preços é justamente evitar o repasse dessa volatilidade imediata para a sua precificação no mercado brasileiro”, declarou Barreto.

Na opinião do coordenador-geral de Estudos e Monitoramento de Mercado Substituto da Secretaria Nacional do Consumidor, Paulo Nei, é preciso discutir mais os pontos de concentração de mercado no setor de combustíveis. “O preço aumenta na Petrobras e rapidamente chega ao consumidor, por outro lado, quando diminui, sem sempre o cliente sente essa redução. Existem elos nessa cadeia produtiva que ainda são muito concentrados, e isso precisa ser debatido também.”

ICMS

O diretor de Programa na Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia, Bruno Negris, lembrou que o governo tem avaliado com os estados a possibilidade de cobrar o ICMS de maneira que o tributo não aumente com a elevação do preço da gasolina nas refinarias.

No último dia 13, a Câmara dos Deputados aprovou projeto (PLP 11/20) que estabelece um valor fixo para a cobrança de ICMS sobre os combustíveis.

A proposta ainda aguarda análise do Senado.

Fonte: MoneyTimes

Data: 21/10/2021

SECRETÁRIO DE PETRÓLEO DEIXA CARGO E SEGUIRÁ PARA O SETOR PRIVADO

Por Reuters



Coelho trabalhou durante um ano e meio como secretário. Antes, ele foi diretor de Petróleo, Gás e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) (Imagem: Jose Mauro/ Facebook EPE)

O secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia, José Mauro Ferreira Coelho, deixou o cargo e seguirá com sua carreira no setor privado, anunciou nesta

quinta-feira a pasta.

Coelho trabalhou durante um ano e meio como secretário. Antes, ele foi diretor de Petróleo, Gás e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

“Após o período regulamentar de quarentena, José Mauro retornará ao setor energético nacional, agora para assumir novos desafios na iniciativa privada brasileira”, disse o ministério.

Fonte: MoneyTimes

Data: 21/10/2021

MRV VAI EMITIR R\$ 700 MILHÕES EM DEBÊNTURES; VEJA OS DETALHES



Os títulos serão simples, não conversíveis e não permutáveis em ações (Imagem: Money Times/ Gustavo Kahil)

O conselho de administração da MRV (MRVE3) aprovou a 20ª emissão de debêntures da companhia, no valor total de R\$ 700 milhões, dividido em até duas séries.

Os títulos serão simples, não conversíveis e não permutáveis em ações.

A remuneração se dará pelos juros correspondentes a 100% dos DI, acrescidos de taxa de até 1,39% ao ano para a primeira série e até 1,64% para a segunda. O pagamento ocorrerá semestralmente.

Segundo a empresa, os recursos captados serão utilizados em atividades relacionadas à gestão ordinária dos negócios.

Fonte: MoneyTimes

Data: 21/10/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MINERAÇÃO BRASILEIRA DEFENDE PRECIFICAÇÃO DE CARBONO E MIRA POLÍTICAS PARA OFFSET

Por Gabriel Chiappini - 21 de outubro de 2021 - Em Agendas da COP26, Transição energética



Mineração defende precificação de carbono e regulamentação do Artigo 6 do Acordo de Paris
Foto: Freepik

O setor de mineração no Brasil defende a precificação e o desenvolvimento do mercado global de carbono, além do estabelecimento de iniciativas de financiamento climático. Estratégias fazem parte de posicionamento divulgado pelo Instituto Brasileiro de Mineração sobre a agenda que o Brasil deve levar à COP26, conferência climática que reunirá líderes mundiais em novembro, em

Glasgow, Escócia.

“As mudanças climáticas estão na agenda do setor mineral”, afirmou Wilson Brumer, presidente da entidade, durante seminário na Câmara dos Deputados na terça (19).

O instituto, que representa 85% dos agentes do setor mineral no país, defende um comprometimento do setor na condução de pautas socioambientais como maneira de reaproximação com a sociedade.

“Após as tragédias que enfrentamos há cerca de dois anos atrás, a reputação do setor mineral caiu enormemente”, avalia.

- **Quais agendas setoriais serão levadas para a Cúpula do Clima? Acompanhe a cobertura em Agendas da COP26.**

Em 2015, a barragem da Samarco, empresa da Vale e BHP Billiton, no município de Mariana (MG), se rompeu despejando um mar de lama com rejeitos tóxicos, devastando o Rio Doce, no que foi considerado o maior desastre ambiental da história do Brasil.

Quatro anos depois, em 2019, outra barragem da Vale se rompeu, dessa vez em Brumadinho (MG), causando a morte de 270 pessoas. Nove corpos ainda seguem desaparecidos, mesmo após dois anos de busca.

O setor vê na precificação de carbono, por meio da regulamentação do Artigo 6 do Acordo de Paris — especialmente o Artigo 6.4 sobre o Mecanismo de Desenvolvimento Sustentável (MDS) e o Mercado de Carbono Global — um instrumento para viabilizar a transição para uma economia de baixo carbono.

“Somos favoráveis a precificação de carbono, como mecanismo econômico viabilizador dessa agenda”, destaca Rinaldo César Mancin, diretor de relações institucionais do instituto.



A entidade também apoia a adoção de marcos regulatórios no Brasil, como o Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) e um mercado voluntário de carbono integrado ao mercado compulsório — o programa Floresta +, do governo federal.

Além disso, acredita que o financiamento climático pode trazer um incremento de recursos para implementação de novas tecnologias de baixo carbono e adaptação climática, reduzindo os riscos e impactos ao setor mineral.

Entre os principais riscos para o setor mineral, o documento cita a escassez de recursos sensíveis ao clima, como água e energia, a interrupção de atividades de portos, ferrovias e estradas, implicando no encarecimento do preço da matéria-prima e o aumento do custo da energia e da produção de biocombustíveis.

O instituto também cobrou do governo investimentos em infraestrutura e logística com maior resiliência às mudanças climáticas, e a facilitação e ampliação do acesso da indústria a recursos financeiros para fomento do investimento em baixo carbono.

Transição energética e minerais críticos

Matéria-prima para equipamentos de produção, armazenamento e transporte da energia renovável, os minerais e metais terão papel fundamental na transição para um futuro de economia de baixo carbono.

Um dos exemplos é o crescimento exponencial da demanda mundial por lítio, impulsionado essencialmente pela produção de baterias de veículos elétricos, assim como minerais críticos, como níquel, cobalto e terras raras, essenciais para construção de equipamentos para plantas de energia eólica e solar.

“A indústria de mineração se tornará ainda mais importante para a luta global da mudança do clima, uma vez que metais e minérios são cruciais para as tecnologias de descarbonização como veículos elétricos e energia renovável”, explica Rohitesh Dhawan, CEO da International Council on Mining & Metals (ICMM).

A entidade, que representa empresas responsáveis por um terço da produção metalúrgica no mundo, coordena as discussões do setor sobre a agenda climática no âmbito internacional.

“Sabemos que os carros elétricos levam seis vezes mais metais que carros convencionais, turbinas eólicas levam nove vezes mais metais do que uma planta de geração de gás”, comenta Dhawan.

O Ibram estima que uma turbina eólica necessita de 335 toneladas de aço, 4,7 toneladas de cobre, três toneladas de alumínio, duas toneladas de terras raras, entre outros minerais.

“Ainda temos minerais pouco explorados no Brasil, como terras raras (...) É preciso que a gente amplie a capacidade geológica e desenvolvimento de várias mineiras no Brasil”, defende Wilson Brumer, presidente do Ibram.

Segundo ele, estão previstos US\$ 41 bilhões em investimentos em mineração no país para os próximos cinco anos. Sendo US\$ 19 bilhões em projetos já em execução.

“Muitos desses investimentos novos estão ligados a minerais focados nessa nova agenda [de transição energética], níquel cobre, lítio, nióbio, cobalto, terras raras e quartzo”, explica Brumer.

Redução das emissões

Responsável por 5 a 7% das emissões de gases do efeito estufa, a mineração vem investindo em maneiras de reduzir a pegada de carbono das suas operações. O maior desafio é a substituição

de combustíveis fósseis utilizados nos grandes caminhões, que são responsáveis por quase 50% das emissões diretas de CO2 das companhias.

“Precisamos substituir por fontes renováveis toda a nossa matriz fóssil. Usamos ainda carvão nos nossos fornos de redução de ferro níquel, usamos diesel nos nossos caminhões e óleo peado para lubrificação”, conta Wilfred Bruijn, presidente da Anglo American no Brasil.

“Já estamos estudando alternativas, do grupo AngloAmerican como um todo, mas que queremos introduzir aqui no Brasil, a substituição de diesel por hidrogênio verde”.

A companhia produziu a primeira célula a hidrogênio verde (H2V) em agosto desse ano, em uma planta piloto no Chile. A ideia é utilizar o H2V em todos os veículos da empresa no país vizinho.

No Brasil, o grupo tem uma parceria com a Casa dos Ventos para construção de um parque eólico.

“Nos tornamos acionistas dessa empresa para que pudéssemos ter autoprodução de energia renovável, através do parque eólico no Rio Grande do Norte”.

Vice-presidente de relações institucionais e comunicação da Vale, Luiz Eduardo Osório, destaca que a companhia também está apostando na descarbonização da sua frota e uso de energia renovável.

“Temos em operação uma planta piloto no Canadá com trinta veículos elétricos em operação e uma locomotiva elétrica em Tubarão, no sudeste do Brasil, e outra que nós vamos botar no Norte no próximo ano, uma locomotiva a bateria”.

Também prevê investimentos de cerca de US\$ 500 milhões para geração de energia solar, em Minas Gerais. O projeto tem o início da operação previsto para o quarto trimestre de 2022.

Contudo, Osório revela que o maior desafio da companhia não são as emissões diretas (escopo 1) ou de consumo de energia (escopo 2), mas as indiretas (escopo 3), realizadas principalmente pela siderurgia.

“Nosso maior desafio está na cadeia siderúrgica, ou seja, nos nossos clientes (...) A Vale emite nas suas operações 14 milhões de toneladas. No escopo 3, siderurgia e navegação, são 586 milhões de toneladas de CO2 equivalente”, detalha o executivo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 21/10/2021

MERCADO DE CARBONO É FORMA MAIS RÁPIDA DE FINANCIAR SOLUÇÕES VERDES, DIZ SUZANO

Por Nayara Machado - 21 de outubro de 2021 - Em Agendas da COP26, Clima, Estratégia ESG, Meio ambiente



Mundo está comprador de florestas em pé e Brasil é um dos poucos países que tem muito a se beneficiar se for ambicioso nas ações para combater mudanças climáticas - Foto: Freepik

Maior produtora global de celulose de eucalipto, a Suzano defende um mercado regulado de carbono e vê na COP26, em novembro, “oportunidade única” para fazer isso acontecer, com a



regulamentação dos artigos 6.2 e 6.4 do Acordo de Paris.

Com o mote 2050 é agora, a empresa lançou nesta quinta (21) um posicionamento provocando o setor privado e governo a antecipar ações para atingir as metas climáticas do Acordo de Paris.

O lançamento veio acompanhado do anúncio de antecipação para 2025 da meta da empresa de sequestrar 40 milhões de toneladas de CO2 entre 2020 e 2030.

“Não dá para anunciarmos meta de carbono zero em 2050 e continuarmos a emitir de tarde mais do que falamos pela manhã. Temos que reduzir as emissões imediatamente”, disse Walter Schalka, CEO da Suzano, durante evento para jornalistas.

De acordo com o CEO, é preciso financiar soluções de descarbonização de forma rápida, e o modo de fazer isso é via mercado de carbono.

“Com investimentos na descarbonização vamos gerar oportunidades de negócios para um conjunto enorme de empresas e vamos gerar um meio ambiente adequado para as próximas gerações”, diz.

No posicionamento (.pdf), a empresa argumenta que o Brasil conta com uma aptidão natural para atividades com baixas emissões de gases de efeito estufa, e a adoção de um mercado internacional de carbono poderia gerar diversas oportunidades para ativos e produtos de baixo carbono, reforçando sua competitividade mundial.

“O país também pode se tornar protagonista neste mercado, gerando receitas líquidas de bilhões de dólares, atraindo investimentos para atividades de preservação ambiental, desenvolvimento social, conservação da biodiversidade, geração de energia renovável e inovações tecnológicas”.

A companhia defende ainda metas concretas e ambiciosas, que poderão criar alternativas de desenvolvimento sustentável para as comunidades locais, inclusive na região da Amazônia.

Regulamentação do Artigo 6

O debate sobre o Artigo 6 gira em torno da criação de ajustes nos compromissos de redução de emissões dos países para evitar dupla contagem. Isto é, impedir que o país que vende créditos de carbono os use também para cumprir suas metas.

Mas o governo de Jair Bolsonaro tem se posicionado contra esses mecanismos, o que enfraqueceria a credibilidade de um futuro mercado de carbono nacional.

Posição que preocupa o setor empresarial.

“O Brasil é um grande potencial vendedor de créditos de carbono, e se pensarmos em soluções baseadas na natureza, temos 50% da oferta global. Interessa muitíssimo ao país que este mercado seja qualificado e para isso precisa ter integralidade climática, ou seja, temos que mostrar que de fato este mercado está ajudando a reduzir as emissões”, alerta Marina Grossi, presidente do Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS).

Segundo Marina, apesar de o governo brasileiro ter bloqueado a discussão sobre o Artigo 6 na última COP, em 2019, o setor privado vê uma “maior flexibilidade” do Itamaraty em relação ao tema, com o ministro Carlos França indicando que o Brasil não vai obstruir este ano.

Desmatamento ameaça credibilidade de créditos brasileiros



André Guimarães, diretor executivo do Ipam (Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia), alerta que três quartos das emissões brasileiras estão ligadas ao uso da terra. E desse volume, mais de 60% vem do desmatamento.

“Se queremos de fato entrar nessa nova realidade, a grande contribuição do Brasil será com uma nova maneira de relacionar com as florestas nativas”, observa.

A Amazônia Legal perdeu 10.476 km² de floresta entre agosto de 2020 e julho de 2021, meses em que se mede a temporada do desmatamento. A taxa é 57% maior que a da temporada passada, além de ser a pior dos últimos dez anos, aponta o Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon). G1

Membro da Coalizão Brasil Clima, Florestas e Agricultura, André critica a condução atual da gestão Bolsonaro no combate ao desmatamento.

“Estamos em uma conjuntura muito ruim no Brasil hoje. Nos três últimos anos aumentaram em 50% o patamar de desmatamento na Amazônia e no Cerrado em relação aos três anos anteriores. O governo atual teve um papel relevante nesse aumento”.

E completa: “Estamos indo na contramão do que deveríamos estar fazendo. Aumentar a ambição é um bom negócio para o Brasil”.

Segundo André, o mundo está comprador de florestas em pé e o Brasil é um dos poucos países que tem muito a se beneficiar se for ambicioso nas ações para combater as mudanças climáticas.

“Mais de 90% do desmatamento na Amazônia é ilegal, isso é uma ação de Estado, que precisa combater com mão de ferro a ilegalidade. Ao fazer isso, nós estamos preservando as florestas, que podem se integrar nos mercados de carbono”.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 21/10/2021*

CNPE CONFIRMA FIM DOS LEILÕES DE BIODIESEL EM 1º DE JANEIRO DE 2022

Por epbr - 21 de outubro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) ratificou, em reunião nessa quarta (20/10), a entrada em funcionamento do novo modelo de comercialização do biodiesel a partir de 1º de janeiro de 2022, sem novos leilões públicos. O novo modelo foi estabelecido na Resolução CNPE nº 14, de 9 de dezembro de 2020.

— A possibilidade de postergação dos leilões de biodiesel foi um dos temas da reunião de ontem. Entretanto, o CNPE não alterou a determinação da Resolução nº 14/2020. O novo modelo de comercialização “propiciará maior liberdade para os agentes e menor intervenção estatal, mais aderente ao novo desenho do mercado de combustíveis”, disse o CNPE.

— Assim, produtores de biodiesel e distribuidores de combustíveis devem iniciar imediatamente as tratativas, de modo a estabelecer contratos de venda e compra do biocombustível, uma vez que a demanda pelo produto, a partir do início do próximo ano, já deverá ser atendida por esses contratos.

— Os produtores reagiram ao fim dos leilões em janeiro. A Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio), que reivindicava um prazo maior para o início do novo



modelo de comercialização, manifestou preocupação e falou na possibilidade de um colapso no abastecimento do biocombustível.

— “O momento é de total imprevisibilidade para o planejamento dos produtores de biodiesel para atender uma demanda desconhecida, sem as bases regulatórias e de custos estabelecidas claramente para a compra de todo o volume para abastecer o mercado no primeiro bimestre”, disse Julio Cesar Minelli, diretor Superintendente da Aprobio.

— Os produtores de biodiesel afirmam que “a inexistência de uma regulamentação definitiva publicada pela ANP e a indefinição sobre o teor da mistura a ser praticado no próximo período para elaborar contratos, que hoje ainda não existem, são condições que podem gerar um colapso do abastecimento”, ressalta a nota divulgada pela Aprobio.

— O CNPE afirma que “a ANP aprovou, no dia 29 de abril de 2021, a proposta de funcionamento desse novo modelo [...]. Os estudos que consubstanciam o novo modelo de comercialização foram consolidados na Nota Técnica nº 10/2021/ANP, na qual a opção regulatória foi pela contratação direta entre ofertantes (produtores) e demandantes (distribuidores)”.

— “Na sequência, a ANP deu início à Consulta Pública nº 12/2021, que ficou aberta no período de 14 de agosto de 2021 a 28 de setembro de 2021. Já a Audiência Pública ocorreu no dia 8 de outubro de 2021. Todas as ações e cronograma de trabalho estabelecidos conferem previsibilidade e segurança regulatória e jurídica para a entrada em vigor do novo modelo de comercialização de biodiesel em 01/01/2022”, diz o CNPE.

— Já a incerteza de produtores quanto ao teor da mistura se baseia no fato de que, em 2021, o percentual de mistura obrigatória do biodiesel no diesel fóssil foi reduzido quatro vezes, representando oito dos 12 meses em que estava previsto o teor de 13% (B13). O argumento para a redução foi o preço do óleo de soja, que estava encarecendo o biocombustível.

— Para tentar resolver a questão, o governo federal criou um grupo de trabalho, no início deste mês, para “propor critérios para a previsibilidade” do teor do biocombustível adicionado ao diesel.

— Segundo nota do Ministério de Minas e Energia (MME), também foi determinado um prazo de 30 dias para a ANP avaliar e informar se há alguma limitação para o uso de 15% de biodiesel no diesel (B15), como previsto em cronograma do CNPE.

— Outra questão colocada pelos produtores foi a tributação. O Conselho explicou que “quanto às questões tributárias estaduais, ainda em maio de 2020”, o MME iniciou tratativas junto ao Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) sobre eventual acúmulo de créditos apontado pelo setor produtivo.

— “Desde então, o MME vem subsidiando e realizando reuniões técnicas para que o órgão adote as medidas que entender necessárias para mitigar possíveis impactos do novo arranjo tributário sem a participação do refinador de petróleo como intermediário na comercialização de biodiesel. Em que pese ser desejável os aperfeiçoamentos tributários, esses não são impeditivos para a entrada em vigor do novo modelo de comercialização de biodiesel, que trará muitos benefícios advindos de um mercado mais aberto e mais competitivo.”

Eneva contrata Radix para Gavião Belo A Eneva contratou a Radix para desenvolver o projeto de engenharia multidisciplinar da nova Estação de Produção de Gás Natural do campo de Gavião Belo, na Bacia do Parnaíba (MA). A comercialidade da área foi declarada recentemente pela Eneva.

— Para fornecer a infraestrutura necessária ao projeto e dimensionar os gasodutos de interligação das unidades clusters com a Estação de Produção de Gás Natural de Gavião Belo, a Radix está



fazendo uma série de estudos de simulação de processo e dimensionamento dos principais equipamentos.

— Gavião Belo terá conexões com a Unidade de Tratamento de Gás (UTG) da Eneva localizada em Santo Antônio dos Lopes (MA), para a qual todo o gás produzido no Parque dos Gaviões é direcionado. Além disso, já estão previstas conexões reservas para outros poços ou campos.

— À beira da rodovia MA-362, a planta do novo campo é a mais isolada em relação à UTG – cerca de 120 km de distância –, o que gera um desafio logístico adicional.

— Gavião Belo tem potencial para ser o segundo maior campo da Bacia do Parnaíba, com um volume estimado de 6,78 bilhões de metros cúbicos de gás natural.

— O Complexo Parnaíba é um dos maiores parques térmicos de geração de energia a gás natural do Brasil e o empreendimento pioneiro do modelo Reservoir-to-Wire (R2W) no país. É composto pelas usinas Parnaíba I, Parnaíba II, Parnaíba III e Parnaíba IV, com dois projetos em desenvolvimento: Parnaíba V – em fase final de construção – e Parnaíba VI.

— Além da Bacia do Parnaíba, a Radix também atuou no projeto de engenharia do campo de Azulão, na Bacia do Amazonas, operado pela Eneva. A parceria entre as duas empresas já dura cerca de seis anos.

Tarifa de Angra 3 O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou nessa quarta (20/10), a Resolução CNPE nº 23, de 20 de outubro de 2021, que estabelece diretrizes para a definição do preço da energia da usina termelétrica nuclear Angra 3.

— Com antecedência pelo político epbr, a resolução estabelece que o preço da energia elétrica produzida por Angra 3 será o resultante dos estudos do BNDES, e considerará a viabilidade econômico-financeira do empreendimento tendo em vista o custo de capital próprio de 8,88% ao ano, em termos reais, os investimentos necessários para conclusão do empreendimento e o pagamento das dívidas novas e pré-existentes.

— A norma ainda determina que as reduções de custos decorrentes da existência de competição em contratações de fornecedores para conclusão do empreendimento deverão ser incorporadas de forma a reduzir o preço da energia elétrica de Angra 3.

— Também foi estabelecido que a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) será ouvida em relação ao impacto ao consumidor previamente à aprovação do preço.

— A definição dessas diretrizes ocorre no âmbito do processo de privatização da Eletrobras. Encontram respaldo no artigo 10 da Lei 14.120/2021, que apresenta orientações para viabilizar a conclusão do projeto de Angra 3, entre as quais cita-se a aprovação do preço da energia da usina pelo CNPE.

Produção da Petrobras sobe 1,2% no 3T21 A produção média de óleo, LGN e gás natural da Petrobras no terceiro trimestre deste ano alcançou 2,83 MMboed, 1,2% acima do volume registrado no 2T21. Na comparação anual, porém, houve queda de 4,1%. A informação consta do Relatório de Produção e Vendas 3T21, divulgado nessa quarta (20/10) pela companhia.

— A produção de petróleo da companhia no 3T21 foi de 2,269 MMbpd, 1,9% maior que a do trimestre anterior e 4% menor na comparação anual. Já a produção de gás natural, de 520 Mboed, foi 1,5% menor que a do 2T21 e 3,7% menor na comparação anual.

— O crescimento da produção se deveu principalmente, à entrada em operação em agosto do FPSO Carioca (campo de Sépia), no pré-sal da Bacia de Santos, e à maior média de produção no trimestre do FPSO P-70 (Atapu), que atingiu a capacidade máxima no início de julho.



— A produção no pré-sal totalizou 2,01 MMboed no trimestre, representando 71% da produção total da Petrobras, contra 67% registrados no 3T20.

— A Petrobras também registrou crescimento na comercialização de derivados no mercado interno no terceiro trimestre deste ano, que atingiu 1.946 Mbpd, com destaque para o aumento das vendas de diesel, gasolina e QAV. O aumento foi de 10,6% na comparação com o 2T21 e de 10,5% na comparação anual.

— As vendas de diesel foram de 867 Mbpd, as maiores desde 2015, e as vendas de gasolina foram de 441 Mbpd, chegando a 449 Mbpd em setembro, maiores volumes desde 2017. Houve novo recorde de vendas de diesel S-10 em setembro, com 498 Mbpd, volume 2,7% acima do recorde anterior, alcançado em julho de 2021.

— O processamento de petróleo do pré-sal nas refinarias da Petrobras se manteve elevado no 3T21, representando 63% da carga processada e um novo recorde de 1.125 Mbpd, com participação de 65% em setembro.

— A RPBC implementou projetos de aproveitamento energético do gás combustível produzido na refinaria, antecipando em três anos os resultados esperados com a redução do consumo de gás natural, aumento da eficiência energética e redução da emissão de gases do efeito estufa. A ação está em linha com as iniciativas do programa RefTOP (Refino de Classe Mundial) de incrementar o desempenho energético.

— A Petrobras ainda aumentou a participação do petróleo de Búzios em sua cesta de exportações visando explorar a arbitragem que tem favorecido a venda desta corrente em mercados como Europa e Américas. Nesse sentido, foi possível melhorar a rentabilidade das exportações e ampliar a carteira de clientes com um novo cliente para a corrente de Búzios e dois para a corrente de Atapu.

Gasmig congela preço do GNV O governo de Minas Gerais, por meio da estatal Gasmig, anunciou que vai congelar a tarifa sem impostos do gás natural veicular (GNV) por 90 dias, a partir de 1º de novembro. Segundo a estatal, a medida visa ajudar motoristas que sofrem com os aumentos consecutivos nos preços dos combustíveis.

— A Gasmig também quer estimular donos de veículos a fazer a conversão para GNV. Minas conta com uma frota de 43 mil veículos a GNV. Para quem usa o carro para trabalhar, a estatal oferece bônus de R\$ 2 mil por veículo convertido ou adquirido com predisposição ao GNV.

— Já o segmento industrial terá reajuste médio de 2,45%, e o segmento de cogeração terá alta de 3,52% a partir de 1º de novembro. O segmento residencial e o de pequeno comércio terão a tarifa congelada até fevereiro de 2022. Valor

GNL no interior de Pernambuco A Copergás, distribuidora de gás canalizado de Pernambuco, inaugura nesta quinta (21/10) o seu projeto de rede local de distribuição de gás natural em Petrolina, no interior do estado, a 750 km da capital, Recife. O projeto é resultado de uma parceria entre a empresa e o grupo norte-americano New Fortress Energy (NFE).

— O projeto utiliza gás natural liquefeito (GNL), transportado por caminhões até a cidade, onde é regaseificado e injetado na rede de distribuição.

— A NFE assumiu o projeto após adquirir a Golar Power, em janeiro. O contrato, fechado entre a distribuidora pernambucana e a Golar, previa o fornecimento de 40 mil m³/dia de GNL. A Golar iria investir US\$ 2 milhões para implantar a infraestrutura de iso-contêineres na cidade, que serão abastecidos pelo Terminal de GNL de Suape.



— À Copergás coube um investimento de R\$ 15,9 milhões, sendo R\$ 3,2 milhões em 2020 e o restante em 2021. Diário de Pernambuco

Os preços do petróleo subiram nessa quarta (20/10), após a publicação de uma redução inesperada das reservas americanas, o que fez o WTI alcançar o valor máximo em sete anos em Nova York.

— O preço do Brent para entrega em dezembro subiu 0,86%, a 85,82 dólares o barril, enquanto o WTI para entrega em novembro, em seu último dia como referência do mercado, atingiu valor máximo desde outubro de 2014, em alta de 1,09%, a 83,87 dólares o barril.

— Embora tenham aberto no vermelho, o Brent e o WTI se recuperaram rapidamente após a publicação dos estoques por parte da Agência Americana de Informação sobre Energia (EIA). AFP

Enel inicia operação de parque eólico A Enel Green Power Brasil (EGPB) iniciou a operação comercial do parque eólico Cumaru, no município de São Miguel do Gostoso (RN). O Grupo Enel investiu ao todo cerca de R\$ 948 milhões na construção do empreendimento, que possui capacidade instalada total de 206 MW.

— Cumaru é composto por 49 aerogeradores e será capaz de gerar mais de 966 GWh por ano, evitando a emissão de mais de 543 mil toneladas de CO₂ na atmosfera anualmente. A produção de energia do parque será integralmente fornecida ao mercado livre para venda a clientes comerciais.

— A Enel Green Power está concluindo a construção de outros três parques eólicos e um parque solar, todos localizados no Nordeste e que somam cerca de 1,1 GW de capacidade instalada.

— No Brasil, o Grupo Enel, por meio de suas subsidiárias EGPB e Enel Brasil, tem uma capacidade total instalada renovável de cerca de 4 GW, dos quais mais de 1,6 GW são de fonte eólica, cerca de 1,1 GW são de fonte solar e cerca de 1,3 GW de hidro.

Segurança cibernética do setor elétrico O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou nessa quarta (20/10), as diretrizes sobre segurança cibernética no setor elétrico. A proposta considera aspectos de prevenção, tratamento, resposta e resiliência do setor elétrico, bem como diretrizes centralizadas em processos, capacitação de pessoas e tecnologias voltadas à segurança cibernética. A medida cumpre o estabelecido na Resolução CNPE nº 01/2021.

— O grupo de trabalho criado para analisar o tema considerou que a “segurança cibernética” carece de mais atenção das instituições, empresas e agentes, assim como de estímulos para conscientização da importância de adotar melhores práticas para proteção e continuidade dos serviços prestados no setor elétrico.

— O grupo também considerou que é fundamental que o setor elétrico avalie a segurança cibernética como um investimento. Segundo a análise, um ambiente cibernético seguro permite ganhos operacionais por meio de tecnologias que habilitam a operação remota e a coleta de dados, gerando redução de custos com manutenção.

— Também foi destacado que novas tecnologias habilitadas por um espaço cibernético seguro vão ao encontro de melhores índices de qualidade dos serviços prestados de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica à sociedade.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 21/10/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTRO CHINÊS AFIRMA QUE IMPASSE SOBRE EMBARGO À CARNE BOVINA BRASILEIRA SERÁ RESOLVIDO 'RAPIDAMENTE'

Informação é do Itamaraty, ao relatar conversa em videoconferência entre o representante do governo da China com o chanceler Carlos França

Por Eliane Oliveira



O chanceler Carlos França conversou com o ministro chinês sobre embargo à carne bovina brasileira. Foto: Marcos Corrêa / Agência O Globo

BRASÍLIA — Em videoconferência com o chanceler Carlos França, na manhã desta quinta-feira, o ministro dos Negócios Estrangeiros da China, Wang Yi, disse acreditar que o impasse em torno do embargo às exportações brasileiras de carne bovina será resolvido “rapidamente”. Uma reunião bilateral

entre autoridades sanitárias chinesas e representantes do Ministério da Agricultura deverá acontecer em breve, em busca de uma solução. A conversa entre os dois ministros foi antecipada pelo colunista do GLOBO Marcelo Ninio.

O governo brasileiro suspendeu os embarques do produto para a China no início de setembro, devido ao surgimento de dois casos atípicos Encefalopatia Espongiforme Bovina (EEB), ou vaca louca, em bovinos de Minas Gerais e Mato Grosso. Dois dias depois, a Organização Mundial de Saúde Animal (OIE) manteve o status do Brasil de país “com risco insignificante” para a doença.

Com o parecer da OIE e um laudo comprovando que não houve contaminação entre os bovinos, e sim uma mutação em um único animal — o que faz os casos se classificarem como atípicos — o governo brasileiro esperava que as compras chinesas fossem retomadas. No entanto, até o momento nada aconteceu e os exportadores temem prejuízos com o custo de alimentos e a armazenagem. Os preços caíram desde então.

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, enviou carta a Pequim, na semana passada, oferecendo-se para ir ao país conversar pessoalmente sobre o assunto. A pasta também autorizou os frigoríficos habilitados a exportar para a China a armazenar a carne produzida até o dia 4 de setembro, quando as exportações para o país asiático foram suspensas, em contêineres refrigerados. Essa prática não é permitida, por razões sanitárias, e foi aberta uma exceção que vai valer por 60 dias.

Desde 2009, a China é o maior parceiro comercial do Brasil. Até setembro de 2021, o intercâmbio entre os dois países aumentou 34%, atingindo US\$ 105 bilhões. As vendas de carne bovina para o país asiático somaram US\$ 3,8 bilhões nos nove primeiros meses deste ano.

Tanto o Itamaraty, como a embaixada da China em Brasília, falaram sobre a conversa telefônica nas redes sociais. O Itamaraty relatou o que disse o ministro chinês sobre a carne bovina e a embaixada, sem entrar em detalhes, destacou que os dois ministros “concordaram em aprofundar ainda mais a cooperação bilateral e multilateral”.

Em resposta ao GLOBO, o Itamaraty informou que, durante o encontro virtual, os ministros “convergiaram sobre o interesse no aprofundamento da Parceria Estratégica Global entre Brasil e China”. Falaram sobre comércio, investimentos, meio ambiente e saúde.

França também lamentou o ataque em setembro ao Consulado-Geral da China no Rio de Janeiro. Disse esperar que as investigações sejam concluídas em breve.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/10/2021

MOURÃO DIZ QUE HÁ 'BOAS SOLUÇÕES' PARA PAGAR AUXÍLIO BRASIL SEM FURAR O TETO

Questionado sobre debandada no Ministério da Economia, vice-presidente citou 'situação complicada'

Por Dimitrius Dantas



O vice-presidente, Hamilton Mourão
06/07/2021 Foto: Alan Santos /
Divulgação

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta quinta-feira que acredita que existem boas soluções para custear o Auxílio Brasil, programa social que irá suceder o Bolsa Família a partir de novembro, sem furar o teto de gastos.

Questionado logo após o anúncio da saída dos secretários do Tesouro e Orçamento,

Mourão afirmou que ter gastos fora do teto seria uma solução "crítica" e que uma solução melhor do que furar o teto poderia ser encontrada.

Na tarde desta quinta-feira, o secretário especial do Tesouro e Orçamento, Bruno Funchal, e o secretário do Tesouro Nacional, Jeferson Bittencourt, pediram exoneração de seus cargos ao ministro da Economia, Paulo Guedes. A decisão foi informada pelo Ministério da Economia, que não disse quem ficará nos cargos.

— É uma situação complicada que está sendo vivida. Acho que tem boas soluções para serem buscadas no sentido de se obter os recursos necessários para um auxílio à população mais desvalida sem que seja obrigatório furar o teto de gastos. Se sentar todo mundo, acho que consegue uma solução melhor — disse.

Nesta quinta-feira, o governo apresentou mudanças na PEC dos Precatórios que tramita na Câmara Federal. Caso aprovada, as mudanças abrirão um espaço de R\$ 83 bilhões no teto de gastos, que também foi revisado. Além disso, a proposta permite um gasto de até R\$ 15 bilhões fora do teto em 2021.

O vice-presidente, entretanto, sugeriu que o governo poderia discutir os valores de renúncia fiscal que, segundo ele, são da ordem de R\$ 360 bilhões.

— A PEC dos Precatórios é uma saída. Na minha visão, eu acho que temos R\$ 360 bilhões de renúncia fiscal. Podia ser feita uma negociação em cima disso aí. O que são 40 em 360? Essa é uma linha de ação, mas isso requer um consenso tanto daqueles que deixam de pagar imposto quanto dentro do Congresso, para que se tenha uma solução que não seja tão crítica a ponto de você ter um gasto fora do teto — disse.

Nesta quarta-feira, Mourão já havia dito que o governo não pode ser "escravo" do mercado.

— Não podemos ser escravos do mercado. A questão social é uma responsabilidade do governo, e não do mercado. Apesar de algumas doutrinas dizerem que o mercado resolve tudo, mas não é bem assim que ocorre. Acho que, se houver uma transparência total na forma como o gasto vai ser executado, e de onde vai vir o recurso, acho que o mercado não vai ficar agitado por causa disso.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/10/2021

PACHECO DIZ QUE PETROBRAS DEVE PARTICIPAR DE DEBATE SOBRE PROJETO QUE MUDA REGRAS DO ICMS

Presidente do Senado teve reunião com governadores nesta quinta-feira para discutir o assunto

Por Julia Lindner



O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

BRASÍLIA - Após se reunir com diversos governadores, nesta quinta-feira, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), afirmou que a Petrobras deve participar do debate sobre o projeto que muda as regras de ICMS sobre combustíveis, em tramitação na Casa. Pacheco voltou a dizer que a estatal possui uma "função social" a cumprir diante da

alta dos preços.

— Ouvimos as demandas dos governadores. Há uma convergência por parte deles, primeiro da premissa de que o ICMS não é o único problema da composição de preços de combustíveis, tampouco é o problema principal relativamente ao preço alto dos combustíveis atualmente no Brasil. Disseram da importância de se discutir uma política de preços de combustíveis no Brasil e a própria participação da Petrobras nessa solução — disse Pacheco.

— Já que estamos ouvindo governadores e seus secretários de Fazenda, eu acho legítimo que possamos ouvir a Petrobras, que muitos têm dito, inclusive eu, tem que tomar parte desse problema — reforçou.

Segundo Pacheco, a contrariedade dos governadores em relação ao projeto se deve principalmente ao fato de que para se definir o valor do imposto do ICMS está se tomando como referência os anos de 2019 e 2020, que foram anos em que os preços dos combustíveis estavam menores.

— Talvez, a referência deve ser algo equilibrado que compreenda também esse momento em que houve a alta do combustível, que é uma realidade, infelizmente, no Brasil — avaliou.

O presidente do Senado declarou que os governadores também defenderam a proposta de emenda à constituição (PEC) da reforma tributária ampla, relatada pelo senador Roberto Rocha (PSDB-MA) e que tem sido defendida reiteradamente por Pacheco.

— Ficamos de evoluir e desdobrar essa primeira reunião em outras reuniões para amadurecermos esse projeto e identificar caminho de consenso em relação a essa questão da tributação dos combustíveis.

A reunião entre Pacheco e os governadores ocorreu por videoconferência. Participaram do encontro representantes de estados como Rio Grande do Sul, Alagoas, Piauí, Minas Gerais, Bahia e Sergipe.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/10/2021

SUPERBAC DEIXA DE IMPORTAR INSUMOS ESTRANGEIROS E PODERÁ PRODUIR MATÉRIA-PRIMA, INCLUSIVE DE VACINAS

Nos próximos 10 anos, a meta é crescer 25% ao ano
Por Raphaela Ribas



Laboratório onde os insumos naturais são desenvolvidos para larga escala
Foto: Proenci / Divulgação

RIO — Em meio à ameaça de desabastecimento de fertilizantes nas próximas safras e o aquecimento do mercado farmacêutico, a empresa de biotecnologia Superbac anuncia que vai passar a produzir sua própria matéria-prima e deixar de depender de insumos estrangeiros.

A produção interna deve elevar o faturamento, previsto para este ano em R\$ 700 milhões, para R\$ 1 bilhão já em 2022. Nos próximos 10 anos, a meta é crescer 25% ao ano.

Para isso, a companhia que fica em Mandaguari, no norte do Paraná, inaugurou hoje uma biofábrica, uma das mais moderna da América Latina, e um centro de inovação, o Superbac Innovation Center, onde é possível fazer desde a bioprospecção ao escalonamento em planta piloto e elaboração do produto final em escala industrial.

O investimento total foi de R\$ 100 milhões e a capacidade de produção é de 50 mil litros de bioinsumo a cada 24 horas. A planta foi desenvolvida para que possa expandir pelos próximos 10 anos.

O planejamento de crescimento do segmento agro até 2030, ocupará apenas 40% da capacidade total da biofábrica, deixando ainda 60% de sua capacidade total para atender todos os outros segmentos.

A empresa já atua na área de fertilizantes e passará também a abraçar, a partir de agora, as áreas para alimentação humana e animal, farmoquímicos, probióticos, prebióticos e todas as indústrias que utilizem microrganismos ou seus metabólitos.

Isso significa que ao produzir proteínas, enzimas e microrganismos, eles poderão atender indústrias dos segmentos farmacológico, alimentício, de nutrição, cosmético, óleo e gás, entre outros. O novo centro também vai poder permitir substituir a importação de insumos de vacina (IFA's) pela produção local.

Segundo o presidente da Superbac, Luiz Chacon Filho, além de não depender mais da variação cambial, a empresa aumentará a capilaridade e versatilidade de bioinsumos e reduzirá problemas com prazos de entrega.

Nos laboratórios, o diretor de inovação Giuliano Pauli explica que é possível, por exemplo, analisar a qualidade nutricional do solo, o que ajuda no desenvolvimento de novas tecnologias

mais assertivas para o campo. As informações coletadas ficam armazenadas em um banco de dados.

De acordo com a empresa, a prioridade da biofábrica será a de suprir as necessidades do mercado brasileiro. No momento, as exportações ainda não estão nos planos.

Na inauguração, estavam presentes autoridades, entre elas, o governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior, e o secretário de Estado da Agricultura e Abastecimento, Norberto Ortigara.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/10/2021

GOVERNO DO ESTADO DO RIO QUER MUDAR OPERAÇÃO DO SERVIÇO DE BARCAS DO RIO; EMPRESA QUE CONTROLA O SISTEMA DEVE SER TROCADA

A atual concessão se encerrará em fevereiro de 2023 e uma nova empresa deve assumir os serviços, já que a atual operadora, a Barcas S.A., informou que não participará de uma futura disputa

Por Gabriel Sabóia



Barcas que fazem a travessia Rio-Niterói
Foto: Pedro Teixeira/5-2-2020 / Agência O Globo

RIO — A Secretaria Estadual de Transportes publicou, nesta quinta-feira (21), o edital de licitação para a nova modelagem do sistema aquaviário de transportes de passageiros e cargas do Rio de Janeiro. A atual concessão se encerrará em fevereiro de 2023 e uma nova empresa deve assumir os serviços, já que a atual operadora, a Barcas S.A.,

informou que não participará de uma futura disputa.

A empresa vencedora da licitação, que será aberta em 9 de dezembro para interessados, terá um prazo de oito meses para apresentar o novo modelo de transportes que deve ser adotado pela futura administradora dos serviços (que será escolhida em uma outra licitação).

Entre outros aspectos, a responsável pela nova modelagem dos serviços deverá apontar em seus estudos a viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental de novas linhas aquaviárias que atendam às necessidades da população dos municípios das baías de Guanabara, de Sepetiba e da Ilha Grande.

O secretário de Transportes, Juninho do Pneu, afirmou que a nova licitação tem o objetivo de resolver problemas historicamente associados ao serviço aquaviário.

— Essa modelagem tem o objetivo de materializar o novo paradigma de transporte aquaviário e deverá ser capaz de gerar soluções efetivas para os desafios impostos pelo cenário da mobilidade urbana pós-pandemia — afirmou o secretário Juninho do Pneu.

No início desta semana, o presidente da CCR Barcas, João Daniel Marques da Silva, informou que a concessionária não participará de uma nova licitação.

— Hoje, enfrentamos até 70% de perda de demanda em algumas linhas. A nossa última viagem diária da linha Cocotá transporta, em média, 2 passageiros, em uma embarcação com capacidade de mil pessoas. São necessários subsídios para que o sistema funcione e, diante dos problemas,

não vamos participar de uma nova licitação. O que vemos atualmente é que outros modais competem com o transporte aquaviário em relação aos passageiros. Essa discussão precisa ser feita antes que exista a passagem de bastão dos serviços — completou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/10/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BOLSONARO ANUNCIA BENEFÍCIO A CAMINHONEIROS QUE DEVE PAGAR R\$ 400 E CUSTAR R\$ 4 BI

Sem informar a fonte dos recursos, o presidente disse que 750 mil caminhoneiros receberão ajuda para compensar o aumento no preço do diesel; presidente de associação da caminhoneiros diz que auxílio não atende às demandas da categoria

Por Idiana Tomazelli, Amanda Pupo, Eduardo Gayer e Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - No dia em que o governo acertou um acordo para modificar a regra do teto de gastos, o presidente Jair Bolsonaro anunciou nesta quinta-feira, 21, criação de um benefício para caminhoneiros, sem porém, informar a fonte dos recursos. "Números serão apresentados nos próximos dias, vamos atender aos caminhoneiros autônomos. Em torno de 750 mil caminhoneiros receberão ajuda para compensar aumento do diesel", afirmou o presidente durante evento em Sertânia (PE) - mais uma vez, sem dar detalhes sobre a medida.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast com duas fontes do governo com conhecimento sobre o tema, a ajuda deve ser de R\$ 400 a ser paga de dezembro de 2021 a dezembro de 2022.



Segundo o presidente, 750 mil caminhoneiros vão receber o novo benefício. Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 9/9/2021

Embora Bolsonaro tenha citado o potencial de 750 mil beneficiários, a reportagem apurou que o público final ainda está sendo refinado e vai depender do número de caminhoneiros autônomos ativos no cadastro da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Esse número varia entre 700 mil e 850 mil.

O custo estimado pelo governo com o programa é de cerca de R\$ 4 bilhões. O valor final da ajuda mensal ainda vai depender de negociações com o Congresso Nacional e da disponibilidade no Orçamento.

Como mostrou o Estadão/Broadcast mais cedo, o governo terá uma folga de R\$ 83,6 bilhões no Orçamento de 2022, graças a uma mudança na correção do teto de gastos acertada entre as equipes política e econômica do governo. O teto é a regra que limita a variação das despesas à inflação.

A avaliação dentro do governo é que o auxílio diesel é uma solução melhor do que uma eventual alteração na política de preços da Petrobras, o que representaria, segundo uma fonte, "intervenção" do governo na estatal.



A ajuda aos caminhoneiros, porém, não terá relação com o Auxílio Brasil, que também deve pagar R\$ 400, até dezembro de 2022. Na área econômica, técnicos foram pegos de surpresa com o anúncio.

A defesa do programa inclui o argumento de que os caminhoneiros são um elo importante da cadeia produtiva do País, e um peso excessivo do preço dos combustíveis no bolso desses profissionais poderia gerar risco de desabastecimento no País.

No sábado, 16, caminhoneiros decidiram declarar estado de greve diante do cenário de alta sucessiva do preço dos combustíveis. Entidades prometeram parar o País a partir de 1.º de novembro caso o Planalto não atenda às reivindicações da categoria, que exigem cumprimento do frete mínimo, aposentaria especial e nova política para o diesel. Internamente, por sua vez, integrantes do governo encararam a mobilização como mais uma tentativa de greve que não deve se materializar nas estradas.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, fontes comparam a organização a outros esforços que fracassaram na adesão de transportadores autônomos. Mais uma vez, a avaliação é de que as forças que paralisaram o Brasil em 2018 não estão no jogo, como as transportadoras e o agronegócio.

Apesar de não haver temor de uma nova grande paralisação, há um entendimento dentro do governo de que a categoria é importante eleitoralmente para o presidente Bolsonaro, que se elegeu em 2018 com o apoio dos caminhoneiros. Lideranças que se dizem representantes da classe já afirmaram que os transportadores autônomos se sentem traídos nessa relação.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura afirmou que o assunto não tem relação com as atribuições da pasta, e sugeriu contato com os ministérios da Economia e de Minas e Energia. Questionado, o Ministério da Economia declarou que a demanda deveria ser tratada com o Ministério da Infraestrutura. Já o Ministério de Minas e Energia não respondeu à reportagem até a publicação deste texto.

Reação

O presidente da Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, conhecido pelo apelido Chorão, avalia que o auxílio aos caminhoneiros não atende às demandas da categoria. "Esses R\$ 400 propostos não atendem em nada nossas demandas e não vão aliviar a situação do transportador autônomo. Estamos pedindo dignidade e o cumprimento dos nossos direitos, não R\$ 400", disse Chorão ao Estadão/Broadcast Agro, citando o valor que seria concedido pelo governo aos caminhoneiros, segundo fontes.

Na avaliação de Chorão, o valor está aquém da elevação dos custos totais para transporte rodoviário de cargas. "Caminhoneiro autônomo não faz nada com R\$ 400 com o diesel na média de R\$ 4,80. O caminhão percorre 2 quilômetros por litro. Esse valor pagaria 83 litros de diesel, o que daria para 160 quilômetros", disse Chorão. Essa distância é menor que um terço da distância percorrida entre Sorriso (MT) e Rondonópolis (MT), de 614 quilômetros - uma das principais rotas agrícolas rodoviárias do País. "Somente com alimentação, o transportador gasta em média R\$ 50 por dia na estrada", afirmou o presidente da Abrava.

Segundo o presidente da Abrava, as reivindicações da categoria assim como o atual estado de greve e a paralisação prevista para 1º de novembro estão mantidas. "O que caminhoneiro vai fazer com R\$ 400 com o preço de combustível atrelado à paridade de importação? Continuamos cobrando estabilidade dos preços, um fundo de colchão para amenizar volatilidade. R\$ 400 não suprem nossas demandas", disse Chorão, que está à frente do movimento da categoria junto com o Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC) e com a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL).



As reivindicações incluem cumprimento do piso mínimo do frete rodoviário, mudança na política de preço da Petrobras para combustíveis e aposentadoria especial a partir de 25 anos de contribuição, entre outros.

O presidente da Frente Parlamentar Mista dos Caminhoneiros Autônomos e Celetistas, deputado federal Nereu Crispim (PSL-RS), disse que a Frente ainda não foi informada oficialmente sobre o auxílio. "Ainda não tivemos nenhum retorno sobre os ofícios enviados com as pautas (da categoria)", afirmou Estadão/Broadcast, logo após o anúncio de Jair Bolsonaro. No início da semana, a Frente notificou o governo federal e autoridades legislativas sobre as reivindicações dos caminhoneiros e aviso de paralisação da categoria para 1.º de novembro.

Crispim disse que, mesmo desconhecendo a medida, entende que os caminhoneiros não querem nenhum tipo de "auxílio esmola". "Eles querem resolver a pauta que é ampla e passa pela política de preços para combustíveis da Petrobras", afirmou. O deputado relatou que vai procurar as lideranças dos caminhoneiros para entender se a medida atende à categoria e se manterão os

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/10/2021

QUASE 60% DAS PREFEITURAS DO PAÍS FECHARAM 2020 COM SITUAÇÃO FISCAL DIFÍCIL OU CRÍTICA, DIZ ESTUDO

Segundo levantamento da Firjan, 3.024 cidades, de um total de 5.239 avaliadas, estavam nessa situação, o que representa leve melhora em relação a 2019

Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

Quase 60% das prefeituras de todo o Brasil fecharam 2020 com uma situação fiscal considerada difícil ou crítica. Segundo estudo da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), isso representa 3.024 cidades de um total de 5.239 avaliadas. Comparado a 2019, o índice apresentou melhora. Subiu de 0,4837 para 0,5456 ponto - para ter uma situação boa ou excelente é preciso ter pontuação acima de 0,6 ponto.

O coordenador da Divisão de Estudos Econômicos da Firjan, Jonathas Goulart, explica que o pano de fundo de 2020 foi muito diferente, com forte influência da pandemia na situação dos municípios, que receberam R\$ 31,5 bilhões a mais de recursos da União. Além disso, com a declaração de estado de calamidade por causa do coronavírus, houve maior priorização de gastos, flexibilização de regras fiscais e suspensão do pagamento da dívida.

Outro fator extraordinário veio do auxílio emergencial, que representou um estímulo ao consumo de R\$ 293 bilhões, e maior investimento na área de saúde para enfrentar a pandemia. Por fim, 2020 foi um ano eleitoral, o que representa um número maior de obras. Tudo isso junto significou uma melhora nos indicadores dos municípios. "Mas isso não representa uma melhora estrutural", diz Goulart.

Exemplo disso, é que o índice de autonomia dos municípios continua muito ruim. Mais da metade dos municípios analisados (1.704) têm situação crítica nesse quesito. Isso significa que as prefeituras têm baixa capacidade de geração de receita e sobrevivem, sobretudo, de transferências governamentais. O custo da insustentabilidade dessas cidades é de R\$ 4,5 bilhões - o maior da série histórica da Firjan.

Ao mesmo tempo, os municípios continuam gastando muito com pessoal. Cerca de um terço das prefeituras estão em estado crítico. Segundo os dados da Firjan, 1.818 cidades estão acima do limite de alerta da Lei de Responsabilidade fiscal, de 54% da receita. Desse total, 624 municípios gastam mais de 60% da receita com pessoal.

O dado mais positivo ficou por conta do índice de liquidez. Com o pagamento da dívida suspenso, mais da metade das prefeituras (58%) tem bom ou excelente nível de liquidez. Ainda assim, 563

entregaram a contas no vermelho para o próximo gestor. “Além disso, houve paralisação de várias atividades públicas, o que reduziu os gastos das prefeituras”, destacou o coordenador da Firjan.

No quesito investimentos, 49% dos municípios fecharam o ano com nível bom ou excelente. Na média, essas cidades investiram 10,9% da receita, com destaque para 1.010 municípios que investiram mais de 12%. Por outro lado, 51% das prefeituras tiveram nível difícil ou crítico, com uma média de investimentos de 4,6% da receita. “Isso mostra que há um desequilíbrio muito grande entre as prefeituras brasileiras. Metade investe 10% e a outra metade 5%.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/10/2021

GOVERNO ACERTA MUDANÇA NO TETO DE GASTOS E BOLSONARO TERÁ MAIS R\$ 83,6 BI EM ANO ELEITORAL

Acordo fechado na manhã desta quinta-feira, e que deve ser validado pelo presidente, muda a fórmula de correção pela inflação no limite de gastos e deve garantir o Auxílio Brasil de R\$ 400

Por Idiana Tomazelli e Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo Jair Bolsonaro acertou uma mudança no teto de gastos que vai abrir um espaço de R\$ 83,6 bilhões para despesas adicionais em 2022, ano em que o presidente buscará sua reeleição. O acordo foi fechado na manhã desta quinta-feira, 21, entre as alas política e econômica do governo, após dias de embates entre as equipes para viabilizar o pagamento de R\$ 400 aos beneficiários do Auxílio Brasil determinado por Bolsonaro.

A proposta que está na mesa e que deve ser validada com o presidente é mudar a fórmula do teto, que hoje é corrigido pelo IPCA acumulado em 12 meses até junho do ano anterior ao de sua vigência. A ideia é adotar a correção da inflação de janeiro a dezembro. O recálculo será feito desde a criação da regra (2016).

Só essa mudança proporciona uma folga extra de R\$ 40 bilhões, segundo fontes ouvidas pela reportagem. Aliada à limitação do pagamento de precatórios (dívidas judiciais), que já era uma medida apresentada pela equipe econômica ao Congresso Nacional, o espaço total em 2022 ficará em R\$ 83,6 bilhões.



Mudança no teto de gastos deve garantir que o Auxílio Brasil chegue a R\$ 400, como quer Bolsonaro. Foto: Gabriela Bilo/Estadão - 12/8/2021

É esse espaço que Bolsonaro terá para acomodar os R\$ 51,1 bilhões de gastos adicionais com as mudanças no Auxílio Brasil (reajuste permanente de 20% mais a parcela temporária para chegar aos R\$ 400) e também gastos com emendas parlamentares, preciosas para congressistas que também buscarão novo mandato em 2022.

A mudança de correção entrou na mesa de negociação diante da preocupação de parte do governo com a narrativa de furo no teto de gastos, da qual o governo queria se descolar. Na quarta-feira, 20, no Ceará, após confirmar o pagamento dos R\$ 400, o presidente Jair Bolsonaro chegou a dizer que não haveria furo no teto.

“Temos a responsabilidade de fazer com que recursos saiam do Orçamento da União, ninguém vai furar teto, ninguém vai fazer nenhuma estripulia no Orçamento. Mas seria extremamente injusto deixar 17 milhões de pessoas com valor tão pouco (sic) no Bolsa Família”, afirmou Bolsonaro.



Um técnico experiente ouvido pela reportagem alerta, porém, que o “malabarismo retórico” em torno de furar ou não o teto não será suficiente para aplacar o temor do mercado financeiro com as mudanças. Nesta manhã, o dólar chegou a quase R\$ 5,70 na abertura, embora tenha arrefecido na hora seguinte.

Negociações

Novas reuniões na manhã desta quinta foram decisivas para bater o martelo em torno da proposta final, que foi incorporada pelo deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) em seu parecer da PEC dos precatórios, apretanda à tarde.

A equipe econômica não tinha simpatia pela proposta de mudar a correção do teto, vista como um “jeitinho que não ajuda”. A aposta dessa ala era na “licença para gastar”, com um limite de R\$ 30 bilhões. Mas a equipe acabou concordando com a nova proposta de mudar a correção.

Nas últimas horas, a mudança no teto também foi tratada com integrantes da cúpula do Congresso Nacional e representantes do Palácio do Planalto, além do próprio relator da PEC, deputado Hugo Motta.

A decisão pela alteração no teto de gastos também dá mais segurança jurídica ao governo. Técnicos da equipe econômica avisaram que não assinariam nenhuma medida para abrir crédito extraordinário e bancar gastos extrateto, com medo de se tornarem alvo de responsabilização. A edição de créditos extraordinários também poderia ser questionada judicialmente. A avaliação dentro do governo é que a solução encontrada oferece menos risco jurídico.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/10/2021

EMBATE DA PETROBRAS COM DISTRIBUIDORAS ENVOLVE US\$ 9 BILHÕES EM IMPORTAÇÃO

País tem recorrido à importação de diesel e gás liquefeito de petróleo para atender a demanda interna - no entanto, estatal decidiu que não vai mais arcar com esse custo sozinha

Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo

RIO - No centro do embate entre a Petrobras e um grupo de distribuidoras estão 4 bilhões de litros de derivados de petróleo, sobretudo de óleo diesel e de gás liquefeito de petróleo (GLP), popularmente conhecido como gás de cozinha. O volume importado foi recorde em agosto, última estatística divulgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Nunca se recorreu tanto a outros países para ter acesso a combustíveis como naquele mês, justamente no momento de alta do petróleo e de derivados no mercado internacional. A importação custou ao País US\$ 1,8 bilhão em agosto. Na soma dos oito primeiros meses do ano, foram gastos US\$ 9 bilhões para comprar 23,5 milhões de litros. Boa parte dessa conta recai sobre a Petrobras, a principal importadora de combustíveis.

No início deste mês, a petrolífera estatal avisou às distribuidoras que não vai fornecer uma parcela dos seus pedidos de fornecimento de gasolina e do óleo diesel com entrega prevista para novembro. Para fazer frente à demanda nos postos, as distribuidoras vão ter de importar por conta própria.

A estatal sempre cumpriu o papel de importadora porque sua produção nunca foi suficiente para cobrir toda demanda brasileira. O custo costumava ser repassado aos seus clientes, as distribuidoras. Agora, no entanto, a empresa é alvo de pressões políticas e dos consumidores. Os caminhoneiros, por exemplo, ameaçam parar o País em greve por causa do preço do diesel. A solução encontrada pela estatal foi reduzir os custos, cortando importações.



Pelas contas do presidente da Vibra (antiga BR Distribuidora), Wilson Ferreira Júnior, a gasolina e o diesel estão cerca de 10% mais baratos no Brasil do que no exterior. A Associação das Distribuidoras de Combustíveis (Brasilcom) estima defasagem média de 17%. Já a Petrobras argumenta que mantém seus valores alinhados aos externos, embora evite repassar imediatamente oscilações conjunturais de mercado.

Retomada do consumo

Enquanto isso, o consumo continua a subir. As importações deram um salto de 27% no ano, até agosto, comparado aos primeiros oito meses de 2020. Já os gastos subiram 63,9% porque, além do volume ter crescido, subiram a cotação dos derivados e o câmbio, todos envolvidos na formação dos preços no Brasil. O barril do petróleo começou 2020 na casa dos US\$ 50, chegou em agosto a US\$ 70 e, agora, está em cerca de US\$ 80.

A compra de GLP foi a que mais cresceu, de 34% de janeiro a agosto, comparado a igual mês de 2020. Foram importados 611 milhões de litros (a US\$ 197 milhões), no mês, e 3 bilhões de litros no ano (a US\$ 838,1 milhões). Já o diesel foi o que mais exigiu esforço financeiro. O País, e principalmente a Petrobras, gastou neste ano US\$ 4,25 bilhões com a compra de 1,6 bilhão de litros do combustível, 50% mais do que nos oito meses do ano passado.

A Petrobras argumenta que foi obrigada a recorrer mais ao mercado externo neste ano porque suas refinarias entraram em manutenção. "A importação no período de janeiro a agosto de 2021 foi maior do que o mesmo período do ano passado visando compensar essa redução de produção", afirmou, por meio de sua assessoria de imprensa.

Gargalo no refino

Segundo a ANP, a empresa utilizou 74% da capacidade das suas refinarias neste ano. Mas a estatal diz que o fator de utilização já saltou para 90% em outubro, um patamar elevado que não era atingido desde 2015.

O Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep) divulgou estudo no qual analisa o perfil de produção da Petrobras neste ano e, por fim, defende a instalação de novos parques de refino no País para suprir a demanda atualmente coberta com importação.

Segundo as estimativas, a capacidade máxima de produção de óleo diesel da estatal seria de 850 mil barris por dia (bpd). Em agosto, a Petrobras produziu 734,4 mil bpd (80% da capacidade). Nesse período, apenas a Repar e a Lubnor produziram a sua capacidade máxima de diesel. Isso significa que a companhia deixou de produzir 116 mil bpd de diesel, que precisaram ser importados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/10/2021

DEPOIS DE ABRIR 2º MAIOR PARQUE SOLAR DO PAÍS, ESSENTIA MIRA ENERGIA LIMPA PARA TRIPLICAR DE TAMANHO

Empresa do Pátria Investimentos iniciou operação de usina de energia solar na Bahia com capacidade para abastecer 580 mil residências; para atingir meta de expansão, plano de investimento é de R\$ 10 bilhões em 5 anos
Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

A Essentia Energia, empresa de geração e comercialização de fontes renováveis do Pátria Investimentos, pretende triplicar de tamanho nos próximos cinco anos sobretudo com projetos eólicos e solares. Isso significa investir cerca de R\$ 10 bilhões e alcançar pelo menos 3 mil megawatts (MW) de capacidade instalada no Brasil, diz Marcelo Souza, sócio do Pátria e presidente do conselho de administração da Essentia.

Criada em 2019, a empresa acaba de inaugurar seu primeiro projeto solar, com capacidade de 475 MWp (megawatt pico – uma medida para energia solar). O complexo Sol do Sertão está localizado a 485 km da capital baiana Salvador, na cidade de Oliveira dos Brejinhos, e tem potencial para atender cerca de 580 mil residências.



Complexo Sol do Sertão: plano de investimento da Essentia é de R\$ 10 bilhões em 5 anos. Foto: Essentia Energia

A obra foi iniciada em março do ano passado e enfrentou vários problemas decorrentes da pandemia, como a importação dos equipamentos. Mas conseguiu cumprir o cronograma estabelecido. No total, foi instalado mais de 1 milhão de painéis solares bifaciais – que têm células fotovoltaicas com duas faces

em vez de apenas uma e absorve mais a insolação – numa área equivalente a mil campos de futebol.

Trata-se do segundo maior parque solar do País (o primeiro é da italiana Enel, no Piauí), diz o presidente da Essentia, Leonardo Serpa. Ele conta que, além do parque solar que custou R\$ 1,4 bilhão, a empresa toca o projeto eólico Ventos de São Vitor, de 465 MW, em Xique-Xique, na Bahia. Nesse caso, o total de investimentos é de R\$ 2,4 bilhão. O empreendimento só deve ser concluído no fim de 2022.

Outros projetos devem sair do papel nos próximos anos para que a empresa alcance a meta de triplicar de tamanho. Souza diz que a Essentia já está desenvolvendo novos empreendimentos para lançamento.



Complexo Sol do Sertão está localizado a 485 km da capital baiana Salvador. Foto: Essentia Energia

“O Pátria tem bastante apetite para investir em energia renovável. O aumento da matriz energética daqui para a frente será reforçado com essas fontes. Por isso, as empresas precisam se posicionar bem no setor”, afirma.

A Essentia recebeu recursos do Fundo 4 do Pátria e poderá receber mais dinheiro para novos projetos. Além de eólica e solar, a empresa tem interesse em investir em térmicas a biomassa e

também no desenvolvimento de baterias.

Veja quais são os projetos do Essentia na Bahia:

- Sol do Sertão:

Complexo solar localizado na Bahia tem capacidade instalada de 475 MW e custou R\$ 1,4 bilhão. Projeto foi inaugurado nesta semana.

- Ventos de São Vitor:

Projeto eólico, também localizado na Bahia, terá capacidade instalada de 465 MW e vai custar cerca R\$ 2,4 bilhões. Início de operação comercial deve ocorrer no fim de 2022.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/10/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

PRIVATIZAÇÃO DE SANTOS REDUZ TARIFA EM 30%

Modelagem está pronta, com quase R\$ 11 bi em dragagem e limite acionário a quem já atua no porto

Por Daniel Rittner — De Brasília



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas: confiança na atração de grandes investidores internacionais — Foto: Ricardo Botelho/MInfra

A privatização do Porto de Santos, o maior do país e por onde passa 28% de todo o comércio exterior brasileiro, terá a exigência de R\$ 16 bilhões em investimentos e propiciará uma queda imediata de 30% da principal tarifa paga pelas companhias de navegação (armadores). O futuro dono do complexo portuário precisará, entre outras intervenções, aumentar a profundidade dos canais de 15 metros para 17 metros e bancar o túnel Santos-Guarujá.

A modelagem da privatização, que foi estudada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), está praticamente pronta e deverá ser colocada em consulta pública na segunda quinzena de novembro.

O contrato terá 35 anos de vigência, com a possibilidade de extensão por mais cinco anos, a fim de acomodar eventuais necessidades de reequilíbrio econômico-financeiro. Ganhará o leilão, previsto para o fim de 2022, quem oferecer a maior outorga.

Para evitar potenciais conflitos de interesses, o governo decidiu limitar a participação de operadores de terminais arrendados no porto e dos armadores. Eles poderão ter apenas até 15% individualmente ou até 40%, quando somados, no bloco de acionistas.

A limitação em Santos atende a uma das grandes preocupações do mercado: se a administração do condomínio portuário não ficaria nas mãos de um agente que teria, pelo menos em tese, a possibilidade de afetar seus concorrentes. Trata-se de uma restrição nos moldes daquela imposta às empresas aéreas que, na década passada, foram impedidas de entrar com peso acionário relevante nas concessões de aeroportos.

O leilão está previsto para o último trimestre de 2022 e o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, afirma estar confiante na atração de grandes investidores internacionais para a disputa. De volta de um recente giro por Nova York, onde foi divulgar as concessões brasileiros, Tarcísio relatou ter ouvido especial interesse pela privatização do porto. “Santos é a nossa joia da coroa”, disse o ministro ao Valor, enfatizando a perspectiva de transformá-lo em hub (ponto de concentração) de embarcações na América Latina.

Os estudos do BNDES indicam que a demanda praticamente dobrará ao longo das próximas quatro décadas. A movimentação total de cargas deve passar de 148 milhões de toneladas, em 2021, para 291 milhões de toneladas, em 2060. No caso de contêineres, chega a quase triplicar.



Isso exigirá um redimensionamento do porto. Na lista de obras que deverão ser executadas, a dragagem de aprofundamento consumirá em torno de R\$ 700 milhões. Ela vai permitir que navios com até 400 metros de comprimento possam atracar em Santos.

Para se ter uma ideia do que isso significa: hoje o porto pode receber, com restrições, navios da classe New Panamax. Eles têm até 366 metros e capacidade para 14 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Esse tipo de operação foi homologada pela Marinha em fevereiro deste ano. Antes, Santos só estava apto a receber os navios com 340 de comprimento e capacidade para aproximadamente 9 mil TEUs.

De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, outros R\$ 10 bilhões em investimentos privados são esperados do futuro concessionário em dragagem de manutenção. O contrato terá metas de desempenho. Caso o nível de serviço diminua, por falta de dragagem no tempo adequado, haverá desconto nas tarifas cobradas. “Se houver perda de calado, o operador perderá receita.”

Segundo ele, praticamente toda a cesta de tarifas portuárias terá uma queda em relação aos valores praticados hoje. A tarifa de acesso aquaviário – individualmente a que mais pesa sobre as companhias de navegação – será reduzida em 30%, afirma Piloni.

Cerca de R\$ 500 milhões em obras rodoviárias para facilitar o acesso ao porto, principalmente na Avenida Perimetral (margens direita e esquerda), também vão estar na lista de investimentos exigidos no pós-privatização.

O contrato incluirá ainda a necessidade de aportes para construir o aguardado túnel Santos-Guarujá, orçado em R\$ 3,5 bilhões, mas sua operação deverá ficar a cargo de outra empresa. Na prática, funcionará como uma espécie de investimento cruzado, com o futuro dono do porto financiando essa ligação seca. Isso deve enterrar a alternativa, preferida pelo governo de São Paulo, de uma ponte entre as duas cidades.

O secretário Piloni ressalta que a realização de obras, embora importante, não é o único aspecto positivo da transferência para o setor privado. A desestatização dará mais liberdade para contratar e operar serviços. Uma das obrigações contratuais é a implantação total do VTMS (sigla para Vessel Traffic Management Information System). O sistema permite gerenciar, em tempo real, o tráfego de navios no estuário. Há ganhos de segurança para as operações e diminuição do risco de acidentes.

Antes da privatização, a poligonal (área terrestre) do porto será ampliada em 75% – cerca de 6 milhões de metros quadrados. A ideia é incorporar zonas ainda inexploradas, hoje fora dos limites da companhia docas, que poderão dar origem a novos terminais ou projetos futuramente. As principais áreas agregadas serão a Ilha de Bagres (na margem esquerda) e o Largo do Caneu (próximo ao canal de Piaçaguera).

O preço mínimo de outorga no leilão ainda não foi fixado. Será uma das últimas definições, pois depende de outras variáveis, como o valor final de investimentos exigidos e eventuais alterações nos estudos de demanda. Está certo, no entanto, que o lance vencedor não será desembolsado à vista e de uma única vez. Os pagamentos serão feitos gradualmente, ao longo do contrato, disse Piloni.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/10/2021

LEILÃO DE 'SUPERTERMINAL' MUDARÁ CARA DO PORTO E ACIRRARÁ BRIGA POR CONTÊINER

Três grupos estrangeiros têm forte interesse na disputa
Por Daniel Rittner — De Brasília



Poucos meses antes de ser privatizada, a Santos Port Authority (SPA) deverá fazer o maior leilão de arrendamento portuário da sua história, com potencial estimado de outorga na casa de R\$ 1 bilhão. Mais do que gerar caixa, o novo terminal de contêineres é visto como uma aposta para reconfigurar o porto e fomentar a concorrência em suas operações.

O terminal, batizado de STS 10 nos planos de expansão, terá investimentos em torno de R\$ 2,2 bilhões. Ele fica no Cais do Saboó e vai incorporar o espaço hoje ocupado pela empresa Ecoporto Santos, da Ecorodovias, além de outras áreas contíguas em uma região conhecida em Santos como “Faixa de Gaza” – o apelido surgiu porque são diversos terminais de pequeno porte que ocupam espaços em disputa com a autoridade portuária.

O STS 10 terá capacidade parecida com os terminais da Brasil Terminal Portuário (BTP) e da Santos Brasil, que hoje brigam palmo a palmo pela liderança na movimentação de contêineres em Santos. No mercado, a nova área é tida como uma possibilidade única de ganho de sinergia pela BTP, que opera bem ao lado.

O Valor apurou que outros três pesos pesados do setor demonstram forte interesse no leilão. Um deles é a China Merchants, que comprou 90% do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) em 2017. Outro é o grupo filipino ICTSI, que já opera nos portos do Rio de Janeiro e Suape (PE). Quem também se movimenta de olho na nova área, segundo fontes, é a PSA (Port of Singapore Authority).

Uma eventual vitória da BTP ou da Santos Brasil no leilão garantiria, para uma dessas operadoras portuárias, posição predominante nas cargas containerizadas em Santos. No entanto, comenta-se como possível a participação das duas acionistas da BTP – APM Terminals (subsidiária da dinamarquesa Maersk) e a suíça Terminal Investment Limited (TIL) – de forma autônoma.

No início deste ano, o Ministério da Infraestrutura decidiu não aceitar o pedido da Ecorodovias para a renovação do contrato do Ecoporto, que expira em junho de 2023. A empresa vinha pleiteando prorrogação por 25 anos.

Há outros contratos transitórios na área que vai ser ocupada pelo futuro STS 10, mas fragmentada entre pequenas operações.

Nos estudos preliminares do novo terminal, estima-se que ele terá capacidade para até 47,5 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) no fim do contrato, em uma área total de 463,8 mil metros quadrados.

Para que se tenha ideia do que significa o valor previsto de R\$ 2,2 bilhões em sua implantação, o governo já tem chamado de “maior arrendamento portuário da história” a licitação do STS 08 e do STS 08A, dois terminais destinados a combustíveis. Eles serão leiloados no dia 19 de novembro e receberão aportes de R\$ 950 milhões, juntos, em modernização e dois novos berços de atracação.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/10/2021

PETROBRAS: OPERACIONAL VEIO ACIMA DA EXPECTATIVA NO PRÉ-SAL E NO REFINO, DIZ CITI

A produção total chegou a 2,83 milhões de boed, 6% acima da estimativa do Citi de 2,690 milhões de boed

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo

O Citi afirmou que os números operacionais divulgados na quarta-feira pela Petrobras vieram mais fortes do que a estimativa do banco, tanto no negócio de exploração e produção, impulsionado pelo pré-sal, quanto no segmento de refino, devido ao aumento das vendas de todos os derivados de petróleo no período.



Foto : Divulgação Petrobras

“Em nossa perspectiva, a produção pode atingir níveis mais elevados com o lançamento da unidade operacional recém-inaugurada (no campo Sépia) e das outras 6 unidades nos próximos dois anos, duas em 2022 e mais quatro em 2023”, diz o banco.

A Petrobras assinou contrato com a SBM Offshore para afretamento e prestação de serviços (interconexão de 15 poços) no navio plataforma que produz e armazena (FPSO) localizado no campo de Mero 4 (Bacia de Santos).

“Como a empresa continua aumentando a participação do pré-sal em sua produção total, esperamos uma queda nos custos médios da extração da companhia”.

A produção comercial total atingiu 2,501 milhões de barris de óleo equivalentes por dia (boed) no terceiro trimestre, aumentando 0,7% no trimestre, mas diminuindo 5% na comparação anual. A produção total chegou a 2,83 milhões

de boed, 6% acima da estimativa do Citi de 2,690 milhões de boed.

A produção da PBR foi impactada positivamente pelo início da operação do FPSO Carioca no campo de Sépia na Bacia de Santos (pré-sal) e também pela maior produção média no trimestre do FPSO P-70 (campo de Atapu), após atingir sua capacidade de produção no início de julho.

Em refino, a petrolífera atingiu uma taxa de utilização de 84%, acima da estimativa do banco de 80%. A maior taxa de utilização levou a um volume total processado de 1,851 milhão de barris de petróleo por dia (bpd), uma alta trimestral de 13% e uma produção de derivados de petróleo de 1,932 milhão de bpd, alta de 11% ante o segundo trimestre.

A produção de diesel no período aumentou 3,3% no trimestre e diminuiu 6,9% ano a ano, apesar das maiores vendas domésticas. A gasolina ficou ainda mais forte, com aumento de produção de 14,3% no trimestre e no ano, principalmente como resultado da retomada da capacidade de produção após algumas paradas programadas e as vendas também aumentaram (14,3% no trimestre e 18% na comparação anual), devido não só à maior demanda por combustível, mas também aos preços mais altos do etanol, sustentando a maior demanda por gasolina.

A geração de eletricidade cresceu 26,2% no trimestre, atingindo 4.162 MW médios, explicado pelo pior cenário hidrológico.

As vendas totais de gás natural atingiram 89 mm m³ alta de 8,5% no trimestre e 43,5% ano a ano, principalmente devido à maior demanda termelétrica, enquanto as importações de gás natural permaneceram estáveis no trimestre, mas aumentaram 11,1% no ano.

O Citi tem recomendação de compra e preço-alvo de R\$ 37,4 para a ação PN e US\$ 14 para a ADR.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/10/2021

RUMO QUESTIONA MEDIDA DO MINISTÉRIO DE TARCÍSIO QUE BENEFICIARIA FERROVIA DE CONCORRENTE

ANTT debate nesta quinta-feira as primeiras duas autorizações ferroviárias do novo marco legal das ferrovias, a pedido da VLI Logística

Por Nicola Pamplona, Folhapress — Rio

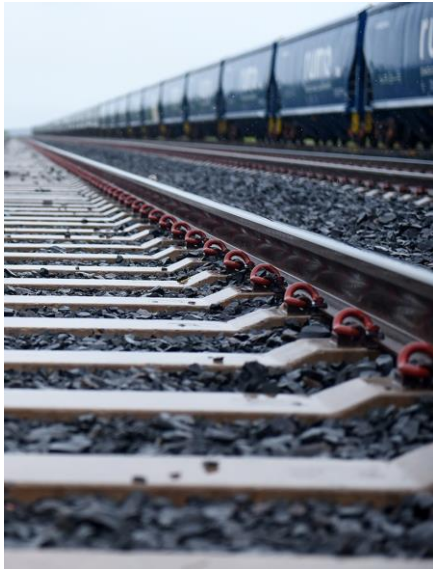


Foto : Ricardo Botelho/MInfra

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) debate nesta quinta-feira as primeiras duas autorizações ferroviárias do novo marco legal das ferrovias, em um processo que se tornou alvo de disputa judicial e é visto pelo setor como um atropelo às discussões sobre o tema no Congresso.

Os pedidos que serão analisados pela agência foram feitos pela VLI Logística para trechos no Mato Grosso e em Minas Gerais. A Rumo Logística tentou suspender a análise na Justiça, alegando que a análise está sendo feita "a toque de caixa" para beneficiar a concorrente.

Relator de projeto sobre o tema no Senado, o senador Jean Paul Prates (PT-RN) critica "afobação" do governo para impor as regras do novo marco ferroviário, celebrado pelo ministério como um ponto de guinada dos investimentos no setor.

O marco foi estabelecido pela MP (medida provisória) 1.065, de 30 de agosto, que abriu a possibilidade de que ferrovias sejam construídas apenas com autorizações do governo, sem necessidade de leilões e contratos de concessão.

O tema já vinha sendo debatido pelo Congresso, em projeto de lei proposto em 2018 pelo senador José Serra (PSDB) e aprovado pelo Senado no início do mês, mas o governo decidiu acelerar o debate depois que estados começaram a aprovar leis próprias sobre autorizações ferroviárias.

Na última sexta-feira, mesmo após acordo com o Congresso para deixar a MP caducar, o Ministério da Infraestrutura publicou portaria regulamentando o processo de autorizações, com texto que contraria tanto o projeto aprovado pelo Senado quanto a própria MP proposta pelo governo.

A portaria diz que, caso um trecho tenha mais de um interessado, a autorização pode ser concedida àquele que chegou primeiro, enquanto MP e projeto de lei preveem um processo mais detalhado de escolha do melhor projeto, inclusive com chamada pública para identificar outros interessados.

As regras foram publicadas quando 19 empresas já haviam apresentado requerimentos para autorização de trechos. Em ação na Justiça, a Rumo defende que é ilegal o critério de ordem de chegada, já que beneficiaria aqueles que apresentaram propostas antes que a regra fosse estabelecida.

"É como se uma licitação para aquisição de determinado produto pela administração [pública] tivesse sido iniciada, com a apresentação das propostas pelos licitantes, sendo que, após isto, houvesse a retificação do edital para estabelecer um novo critério", diz a ação.

O modo como o processo foi conduzido, afirma a empresa, cria um conceito de "prioridade retroativa". "Diante disto, haverá flagrante ofensa às normas e aos princípios de direito



administrativo e tolherá o direito de participar de um processo democrático e pautado no melhor interesse público."

A Rumo queria suspender a avaliação dos projetos da VLI, mas teve pedido de liminar negado. À Folha, o Ministério da Infraestrutura disse que a autorização a uma empresa não impede que concorrentes apresentem novos projetos para os mesmos trechos.

"A máxima concorrência vem justamente na competição entre duas ferrovias independentes atendendo a mesma localidade", defendem, em nota, o ministério. "Escolher uma ferrovia em detrimento de outra é uma solução subótima e não é o critério de desempate."

A visão é questionada pelo mercado, já que dificilmente seria viável a construção de duas ferrovias paralelas para concorrer por um mesmo mercado. A competição, dizem especialistas, deveria se dar pelo direito de construir o trecho.

O projeto de lei propõe uma disputa pelo melhor bônus de outorga em caso de mais de um interessado por cada trecho. O senador Jean Paul Prates diz que o critério da ordem de chegada provoca "uma corrida maluca de projetos" e vai contra os objetivos de melhorar a infraestrutura logística do país.

"Ferrovia é infraestrutura tendente a monopólio natural", afirma. "Quando escolhe um projeto tem que ser com visão de futuro, de expansão, de mercado a atender. Não é para ser automático, é para ser um diálogo entre quem planeja e quem quer investir."

Nesta quarta, em pronunciamento no Senado, ele chamou o recebimento dos requerimentos de "apressado e inadequado", pediu à ANTT que suspenda as análises e propôs um decreto legislativo para sustar os efeitos da portaria.

A advogada especialista em concessões Letícia Queiroz, do escritório Queiroz Maluf, concorda que a ordem de apresentação dos requerimentos não é o melhor critério para a resolução de conflitos entre os projetos.

"Disputa é sempre bom para ver qual é o melhor projeto, qual a melhor condução, avaliar melhor outorga, etc", diz. "Pode até ser quem chega primeiro, mas desde que tenha um bom projeto, desde que o projeto seja viável."

A MP gerou o programa Pró-Trilhos, lançado no início de setembro em evento no Palácio do Planalto pelo presidente Jair Bolsonaro e pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Tem hoje 19 requerimentos já feitos, com um investimento previsto de R\$ 81 bilhões. O mercado, porém, entende que muitos deles foram feitos sem estudos detalhados de viabilidade e têm poucas chances de sair do papel.

Não seria o caso dos trechos em disputa pela VLI e Rumo, que ligam polos de produção agrícola a ramais ferroviários já em operação ou em construção. O trecho entre Uberlândia e Chaveslândia, em Minas Gerais ligaria a ferrovia Norte-Sul à malha da VLI para escoamento de produção agrícola e de basalto.

Já o trecho entre Lucas do Rio Verde e Água Boa, no Mato Grosso cria mais um canal de escoamento da safra de grãos do estado pela ferrovia Norte-Sul, passando pela Fico (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste), hoje em construção pela Vale.

Rumo nem VLI quiseram comentar o assunto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/10/2021



FALTA DE CONTÊINERES AGRAVA LOGÍSTICA GLOBAL, DIZ OMC

Empresas de transporte marítimo enfrentam dificuldade para acompanhar recuperação no comércio

Por David Pilling — Financial Times

Os problemas nas cadeias de suprimentos globais poderão se estender por “vários meses”, uma vez que empresas de transporte marítimo enfrentam dificuldades para contornar “um descompasso entre oferta e demanda” e fazer frente à persistente escassez de contêineres, disse a diretora da Organização Mundial de Comércio (OMC).

Trilhões de dólares de incentivos relacionados à pandemia alimentaram a escalada da demanda de consumo, disse Ngozi Okonjo-Iweala, levando as empresas a acumular estoques agressivamente.

“Quando falo com alguns empresários, há um certo pânico neste ano de que a cadeia de suprimento deles seja impactada”, disse a diretora-geral da OMC em entrevista no Africa Summit do “FT”.

Empresas de transporte marítimo não tinham previsto a força da recuperação, acrescentou ela. “Elas reduzem a disponibilidade de contêineres, que foram deixados nos lugares errados, portanto agora há escassez de contêineres.”

Com a aproximação da temporada de festas em muitas partes do mundo, essas dificuldades tendem a persistir, segundo ela.

A diferença entre as taxas de vacinação estão agravando os problemas, disse Okonjo-Iweala, criando duas classes de recuperação mundial, uma vez que alguns países voltaram com toda a força à vida, enquanto outros foram deixados em dificuldades.

Os países ricos que “vacinaram mais de 50% da população e implementaram estímulos fiscais muito fortes, de bilhões de dólares, estão em um caminho de recuperação melhor do que os países mais pobres, que não têm espaço fiscal e que também têm muito pouco acesso a vacinas”, disse ela.

“O fato de 60% ou mais das pessoas de países ricos terem sido vacinadas, contra menos de 2% nos países pobres, simplesmente dá ideia do grau de divergência.”

Ela acrescentou que houve uma falha da liderança mundial em garantir que as vacinas fossem distribuídas de maneira mais equitativa no mundo inteiro.

“Temos a tecnologia para salvar vidas, mas não conseguimos fazer com que ela chegue onde se precisa”, disse ela. Os países ricos tinham prometido centenas de milhões de doses aos mais pobres, mas “eles simplesmente não estão traduzindo isso em distribuição” para onde elas são necessárias.

No entanto, Okonjo-Iweala desqualificou preocupações de que uma guerra comercial entre China e os EUA possa levar a um descolamento do comércio mundial que prejudicaria o crescimento. “Quando ouvimos a retórica de ambos os países, podemos ter esse descolamento, mas as evidências que vemos na prática com relação ao comércio internacional não sustentam essa teoria do descolamento”, acrescentou.

O comércio entre a UE e a China é forte, disse ela. “Os dados estatísticos sobre comércio de bens entre as grandes potências são muito robustos.” Mesmo se quisessem, os países não

conseguiriam se descolar tanto quanto gostariam. "Não é tão fácil desfazer cadeias de suprimentos, elas são muito complicadas para muitos produtos."

Okonjo-Iweala disse que a Área de Livre Comércio da África Continental, que abrange 54 países e entrou em funcionamento neste ano, tem o poder de transformar o potencial comercial e industrial do continente. A África responde por apenas cerca de 4% do comércio mundial, e a maioria de suas exportações sai do continente sem passar por processamento.

Embora a área de livre comércio precise de melhorias significativas nos marcos regulatórios, bem como em infraestrutura física, entre países, a criação de um mercado único de 1,3 bilhão de pessoas tem enorme potencial para reverter décadas de desindustrialização.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/10/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SEGURANÇA PARA OPERAÇÃO DEMANDA CELEBRAÇÃO DE CONTRATOS, DIZ PILONI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 21 Outubro 2021



Arquivo/Divulgação

Secretário nacional de portos afirmou que, mesmo em cenário de desestatização, operações de cais público, com base na regra de pré-qualificação, não vão deixar de ocorrer.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse, nesta quinta-feira (21), que a lógica de busca de maior segurança para operação portuária demanda inevitavelmente a celebração de contratos. Ele reconheceu que existem empresas não arrendatárias que investem, mas observa casos de insegurança do operador de cais público do ponto de vista de garantias, por exemplo, para a realização de investimentos mais vultosos e renovação de parques de equipamentos.

"Às vezes, com o desafio de assumir um compromisso maior de investimentos, é natural que haja um processo de celebração de contrato, que dê segurança jurídica e estabilidade para o negócio (...). O caminho natural é que a celebração de contrato seja a regra, conforme a operação ganhe escala e demande uma especialização", afirmou Piloni, durante o webinar 'Operações portuárias de cais público: Realidades presentes e desafios futuros', promovido pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Na ocasião, representantes de operadores de cais públicos demonstraram dúvidas quanto aos impactos dos processos de desestatização para manutenção das atividades dessas empresas. O secretário afirmou que, mesmo em cenário de desestatização, operações de cais público, com base na regra de pré-qualificação, não vão deixar de ocorrer. "Sabemos que haverá sempre a operação em portos organizados com contratos de arrendamento e com disponibilidade de áreas públicas e cais públicos para operação", ressaltou. Ele ponderou que a desestatização não terá uma solução única, nem será adotada em todos os portos do país.

Piloni disse que não consegue enxergar um cenário em que o concessionário assume a gestão do porto sem utilizar o quadro de operadores portuários habilitados, que possuem participação

representativa. No caso da Codesa, eles representam 30% a 40% da carga movimentada atualmente, considerando Vitória e Vila Velha. “Não vejo cenário em que se abra mão dessa expertise e investimento feito. Vejo hipótese do concessionário que busque celebração de contratos e ocupar áreas que possam ser utilizadas de forma mais eficiente”, frisou.

Para Piloni, o programa de desestatização está mais para oportunidades do que para gerar temor aos operadores de cais públicos. O secretário salientou que a legislação do setor portuário melhorou, mas ainda contém restrições e burocracias e que o modelo de gestão dos portos organizados possui uma série de amarras à celebração de contratos. “Apesar dos esforços para a flexibilização de legislação e outros institutos contratuais para que os administradores portuários possam lançar mão, ainda assim é insuficiente e inflexível para as reais necessidades do setor”, admitiu.

A Fenop defende atenção para as modalidades de operações portuárias e para a competitividade entre as diferentes formas de atuação das empresas. A federação considera importante conhecer as participações de cada forma de atuação empresarial nas operações portuárias para definir políticas públicas e os planejamentos portuários. De 514 empresas privadas realizando operações portuárias, 136 são operadores portuários de cais público, 184 arrendatários e 320 terminais de uso privado (TUPs).

Um levantamento conjunto da Fenop e da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH) junto às administrações portuárias com dados de 2020 apontou que, em Fortaleza (CE), 76% do total movimentado pelo porto organizado foi por operador portuário sem contrato de arrendamento, índice que fica em 48% considerando as operações de granel sólido. No Rio de Janeiro, 90% correspondem a operações com contrato de arrendamento (quase 100%, considerando granéis sólidos).

Em Santos, 89% da tonelage movimentada é realizada por operadores portuários com contrato de arrendamento (92% granel). Já Paranaguá detinha no ano passado 53% das movimentações com operadores com contratos de arrendamento, enquanto nas operações de granel sólido 55% são operadores sem contrato de arrendamento. O porto paranaense tem como peculiaridade ter grande parcela das operações feita por empresas por servidão de passagem.

Na tonelage total nacional, 96% são movimentações feitas por operadores com contrato de arrendamento. Considerando o granel sólido, esse percentual cai para 78% com contratos de arrendamento, com demais 22% feitos por operadores não arrendatários. De acordo com o levantamento, 57% do custeio nacional de mão de obra avulsa em 2020 foi assumida por operadores sem contratos de arrendamento, 30% com contratos de arrendamento e 12% por TUPs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/10/2021

K LINE CAPTURA COM SUCESSO CO2 DE UM NAVIO

Por Da Redação NAVEGAÇÃO 21 Outubro 2021



O armador K Line separou e capturou com sucesso o CO2 do gás de exaustão de um navio, utilizando uma usina de captura. A embarcação, o “Corona Utility”, operado pela pelo armador para a Tohoku Electric Power, baseou o projeto CC-Ocean, que conta com uma planta de captura de CO2 a bordo, como parte de uma pesquisa para o avanço das tecnologias de recursos marinhos. Esse estudo é uma cooperação entre o estaleiro Mitsubishi e a Classe NK.



Como resultado do teste, o CO2 capturado apresentou pureza superior a 99,9%, o que está em linha com o desempenho planejado.

No início de agosto, a planta de captura de CO2 em pequena escala foi testada e acompanhada por especialistas da Mitsubishi. Desde meados de setembro, a tripulação do navio está conduzindo a operação, medição e manutenção da planta, e continuará a avaliar a segurança e a operabilidade do equipamento.

Os projetos-piloto que exploram a possibilidade de utilizar a tecnologia de captura de carbono a bordo de navios estão fazendo um grande progresso para a descarbonização. Embora especialistas do setor questionem a praticidade do uso da captura de CO2 a bordo de navios, os primeiros testes relatam sucessos com o potencial da tecnologia, que pode estar disponível comercialmente em dois ou três anos.

Wärtsilä e Solvang

A Wärtsilä Exhaust Treatment e a Solvang ASA, uma empresa de transporte marítima norueguesa, também desenvolvem em uma instalação piloto de captura e armazenamento de carbono. O sistema será usado em um dos navios de etileno da Solvang. A Wärtsilä projeta a unidade adaptada enquanto completa um sistema de teste baseado em terra. A unidade terrestre será concluída ainda este ano. As empresas esperam instalar o sistema piloto no navio até 2023.

“A captura e armazenamento de carbono é um desenvolvimento empolgante que temos orgulho de apoiar e acreditamos fortemente que essa tecnologia pode ser uma chave importante para descarbonizar a frota de alto mar do mundo”, disse Edvin Endresen, CEO da Solvang ASA.

“Unir forças com a Solvang para construir e modernizar uma tecnologia CCS comercialmente viável demonstra à indústria que estamos a apenas dois ou três anos de trazer ao mercado outra ferramenta vital para o kit de ferramentas de descarbonização do transporte marítimo”, disse Sigurd Jenssen, diretor da Wärtsilä Exhaust Treatment.

Além do projeto com a Solvang e do dimensionamento de sua unidade de teste Moss CCS, a Wärtsilä anunciou recentemente que está se associando ao consórcio LINCCS para dimensionar e criar tecnologias e infraestrutura de captura de carbono. O consórcio recebeu recentemente mais de US\$ 13 milhões em financiamento para pesquisa e desenvolvimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2021

DOCAS DA PARAÍBA CONSTRUIRÁ TRUCK CENTER

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Outubro 2021

A Companhia Docas da Paraíba anunciou nesta quinta-feira (21) a abertura da consulta pública nº 001/2021-Docas/PB, visando a implantação do Pátio de Regulação de Caminhões de Cabedelo. O pátio regulador permitirá facilidade nos acessos e maior recepção de caminhões e redução de filas na cidade de Cabedelo. O objetivo é promover melhor gerenciamento do fluxo de veículos e melhor relação porto/cidade, suprimindo o estacionamento irregular nas vias do entorno do porto e de seus terminais.

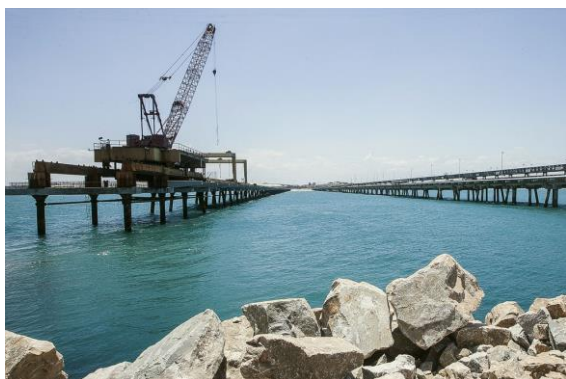
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2021

ENTRA EM VIGOR LEI QUE AMPLIA USO DO FUNDO GARANTIDOR DE INFRAESTRUTURA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Outubro 2021 - Fonte: Agência Câmara de Notícias

Foi publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira (21) a Lei 14.227/21, que permite a utilização do Fundo Garantidor de Infraestrutura (FGIE) para o desenvolvimento de projetos de



concessão e parcerias público-privadas da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

A norma foi sancionada com vetos, que ainda serão analisados pelo Congresso Nacional.

A lei é oriunda da Medida Provisória (MP) 1052/21, aprovada pela Câmara e pelo Senado em setembro. A Lei 12.712/21 já autorizava a utilização do FGIE para a cobertura de riscos em projetos de infraestrutura de grande vulto, construção naval, aviação civil e parcerias público-privadas, entre

outros. O limite de participação da União era fixado em R\$ 11 bilhões. A nova lei mantém esse teto, mas permite que o dinheiro seja usado não apenas para a cobertura de riscos dos projetos em si, mas também para os serviços técnicos necessários para a elaboração das obras.

Vetos

Antes da MP 1052/21, o FGIE era administrado pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF). O texto aprovado pelo Legislativo permitiu que a administração fosse feita também por instituição financeira selecionada por chamada pública.

Quando o projeto for executado no Norte e no Nordeste, a administração e a representação judicial e extrajudicial deveria ficar a cargo, respectivamente, dos bancos da Amazônia (Basa) e do Nordeste (BNB), o que foi vetado.

O governo alegou que a iniciativa contraria o interesse público, pois confere privilégios a instituições específicas para exercer o papel de representação e de administração judicial e extrajudicial do fundo.

Dispensa de licitação

Ainda de acordo com o texto aprovado pelo Congresso, o Banco do Nordeste e o Banco da Amazônia poderiam ser contratados diretamente, com dispensa de licitação, por entidades da administração pública federal, estadual, distrital e municipal para desenvolver, com recursos do fundo, as atividades e os serviços técnicos necessários para viabilizar a licitação de projetos de concessão e de parceria público-privada desenvolvidos, respectivamente, nas regiões Nordeste e Norte.

Novamente, o presidente da República vetou o dispositivo sob o argumento de contrariedade ao interesse público. "Tal medida diminuiria a concorrência no mercado", afirma a mensagem de veto.

A lei recém-sancionada também promove alterações na cobrança das taxas de administração dos Fundos Constitucionais do Norte (FNO), do Nordeste (FNE) e do Centro-Oeste (FCO).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2021

CDRJ: CONTRATOS DA OPERAÇÃO FREEWARE SÃO ANTERIORES À GESTÃO ATUAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Outubro 2021

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) informa que, em relação à Operação Freeware deflagrada pela Polícia Federal nesta quinta-feira (21), os contratos investigados foram celebrados antes de 2019. A atual gestão assumiu a companhia em 18 de fevereiro de 2019.



Em nota, a companhia informa que "tem implementado ações pautadas em transparência e nas melhores práticas de governança, contribuindo com órgãos de investigação e fiscalização. As investigações deram início a partir do material disponibilizado pela CDRJ, que realiza, internamente, apurações necessárias. Além de adotar medidas como a rescisão de contratos com irregularidades e punindo com impedimento de licitação, a atual gestão está cobrando judicialmente os valores pagos indevidamente".

A Polícia Federal (PF) deflagrou a operação Freeware para combater fraudes em licitações e em contratos realizados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) para prestação de serviços de modernização administrativa portuária.

A investigação começou em 2019 e partiu de auditorias feitas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), "que apontam indícios da ocorrência de direcionamento em pregão eletrônico, o que pode resultar na responsabilização de eventuais servidores públicos envolvidos nas fraudes".

Segundo a PF, as auditorias do TCU e a interna da própria CDRJ indicam que "há grande probabilidade de que produtos de tecnologia contratados e instalados por empresa contratada na Companhia Docas não passem de software já disponível na administração pública federal".

Um deles, segundo a PF, é o Sistema Eletrônico de Informação (SEI). Por isso, a conclusão é de que "há indícios de que não teria havido o desenvolvimento de qualquer produto efetivamente contratado, cujos contratos, somente com a Docas, somam mais de R\$ 17 milhões".

Os investigados responderão pelos crimes de fraude em licitação e peculato, além de outros que possam surgir no decorrer das investigações.

O nome da operação é porque a palavra freeware, em inglês, significa programa de computador posto gratuitamente à disposição dos usuários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2021

PRÉ-SAL TEM RECORDE DE PRODUÇÃO E DE PARTICIPAÇÃO NO TOTAL NACIONAL EM SETEMBRO

Da Redação OFFSHORE 21 Outubro 2021



Em setembro, a produção de petróleo e gás natural do pré-sal totalizou 2,85 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d), representando 74,10% do total nacional (3,84 milhões de boe/d). Foi o maior registro histórico de produção mensal no pré-sal, tanto em termos absolutos quanto em percentual de participação na produção total do país.

A produção acumulada no pré-sal, desde a descoberta de Tupi, em abril de 2009, é de 5,02 bilhões de barris de óleo equivalente. Esse número já ultrapassou, por exemplo, toda a produção acumulada em campos terrestres desde 1941, que foi de 4,96 bilhões de barris óleo equivalente.

A maior produção por bacia sedimentar, em setembro, foi registrada na bacia de Santos, com 2,74 milhões de boe/d, atingindo 71,36% do total nacional. Este foi também o maior valor histórico registrado para a Bacia de Santos, em termos absolutos e relativos.

O campo de maior produção permaneceu sendo o campo de Tupi, com 1,22 milhões de boe/d, sendo tanto a maior produção de petróleo (948 mil barris de petróleo por dia) quanto de gás natural (43,12 milhões de metros cúbicos por dia) no país. Já o maior poço produtor foi o 7-BUZ-10-RJS, do Campo de Búzios, que registrou no período 67,5 mil boe/d, sendo a quarta maior produção histórica por poço.

Com 3 milhões de boe/d, o Rio de Janeiro foi o maior estado produtor, com 78,5% do total nacional, 81,8% da produção nacional de petróleo e 66,3% da produção nacional de gás natural.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2021

PETROBRAS ANUNCIA CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO NO TERCEIRO TRIMESTRE

Da Redação OFFSHORE 21 Outubro 2021



A Petrobras anunciou, nesta quarta-feira (20), a manutenção do crescimento no terceiro trimestre de 2021, com um aumento de 1,2% em relação ao trimestre anterior. A informação consta no Relatório de Produção e Vendas da estatal relativo ao período. O aumento na produção média de óleo, líquido de gás natural (LGN) e gás natural alcançou 2,83 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed).

“O resultado confirma a boa performance operacional da companhia num cenário ainda de restrições em função da pandemia de covid-19. O

aumento da produção neste trimestre é devido, principalmente, à entrada em operação em agosto do FPSO Carioca (campo de Sépia) e à maior média de produção no trimestre do FPSO P-70 (campo de Atapu), que atingiu a capacidade máxima no início de julho, confirmando o bom desempenho dos poços e da plataforma”, detalhou a estatal.

Segundo a Petrobras, tanto Sépia como Atapu estão localizados no pré-sal da Bacia de Santos, que vem se consolidando como uma área excepcional com grandes reservas, baixo risco e custos competitivos. A produção da companhia no pré-sal totalizou 2,01 milhões de boed no terceiro trimestre, representando 71% da produção total da Petrobras.

“As vendas de derivados neste trimestre alcançaram volumes de 1,9 milhão de barris por dia (bpd), 10,7% maiores do que no trimestre anterior, com aumento na comercialização de todos os produtos, destacando-se o crescimento da gasolina, do diesel e do QAV [querosene de aviação]. A produção de derivados nas refinarias também subiu 11% no mesmo período devido à maior demanda do mercado interno e maior disponibilidade das unidades de refino com a conclusão de paradas programadas de manutenção concentradas no trimestre anterior”, informou a estatal.

Na comparação do segundo e do terceiro trimestre, o fator de utilização das refinarias aumentou de 75% para 85%, informou a empresa. A parcela de petróleo do pré-sal utilizado nas refinarias da Petrobras segue crescendo e, em setembro, alcançou um novo recorde de 1,1 milhão de bpd, com participação de 65% na carga processada. Na média do trimestre, o petróleo do pré-sal representou 63% da carga total.

Gás natural

Em relação ao gás natural, a Petrobras informou que segue empenhando todos os esforços para maximizar a oferta e contribuir no enfrentamento da crise hídrica que afeta o país. No terceiro



trimestre, a geração de energia elétrica foi de 4.162 MW médios, um aumento de 26,2% em relação ao trimestre anterior.

O volume de venda de gás natural neste trimestre atingiu 89 milhões de m³/dia, um aumento de 7 milhões de m³/dia em relação ao segundo trimestre, devido ao maior despacho termelétrico. O volume de GNL regaseificado também cresceu e alcançou uma média de 30 milhões de m³/dia, aumento de 66,7% em relação ao trimestre anterior.

Esse maior volume de GNL entregue ao mercado foi viabilizado com a ampliação da capacidade de regaseificação do terminal da Baía de Guanabara (RJ). "Tais resultados evidenciam o esforço empreendido pela Petrobras para maximizar a oferta de gás e garantir a confiabilidade do suprimento aos seus clientes", frisou a estatal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006