

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 167/2021
Data: 25/10/2021



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CRISE CAUSADA PELA FALTA DE CONTÊINERES DEVE DURAR ATÉ O ANO QUE VEM NO PORTO DE SANTOS	4
WEBINAR PORTO & MAR DEBATERÁ MERCADO DE TRABALHO NA BAIXADA SANTISTA.....	5
TRABALHADORES AMEAÇAM PARAR ABASTECIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS	6
FREDERICO BUSSINGER: COM CREDENCIAIS, ITAJAÍ BUSCA ENCARAR NOVOS DESAFIOS	7
ÓRGÃO INTERNACIONAL É CONTRATADO PARA AVALIAR CONCORRÊNCIA NO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO	8
APESAR DE CRISE, SETOR DE CONTÊINERES CRESCE NO BRASIL, DESTACA PILONI	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	10
ANTAQ DISPONIBILIZA PAINEL DO ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL DOS PORTOS EM SEU PORTAL NA INTERNET	10
ANTAQ INICIA PESQUISA DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE TRAVESSIA	11
PORTAL PORTO GENTE	12
TECNOLOGIA CONECTA CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS E MERCADOS	12
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	13
PORTO DE SANTOS ADERE AO WORLD LOGISTICS PASSPORT	13
BTP REALIZARÁ MAIS UMA EDIÇÃO DO ‘BTP PARA TODOS’	14
BTP AMPLIA SUA FROTA COM A AQUISIÇÃO DE NOVOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS	15
ABERTO CONCURSO PARA A CONCESSÃO DO TERMINAL MULTIPURPOSE DE SINES	16
SAIBA COMO GREVE NACIONAL DOS CAMINHONEIROS AFETA O PORTO DE SANTOS.....	16
PALESTRA SOBRE CONTROLE DE ROEDORES NA ÁREA PORTUÁRIA	17
AGÊNCIA SENADO - DF	17
COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DEBATE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ NA TERÇA	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	18
PLANO DO GOVERNO FEDERAL TRAZ ALTERNATIVAS PARA DESENVOLVER TRANSPORTE NACIONAL ATÉ 2035.....	18
ISTOÉ - DINHEIRO	19
TIPLAM TEM MAIS ALTA TAXA DE EMBARQUE DE GRÃOS E AÇÚCAR COM 2 CARREGADORES, DIZ VLI.....	19
ADM E BUNGE DEVEM REGISTRAR RESULTADOS SÓLIDOS, APESAR DE INTERRUPÇÕES DO FURACÃO IDA.....	20
EXPORTAÇÃO DE SOJA DO BRASIL NO MÊS JÁ SUPERA VOLUME EMBARCADO EM OUTUBRO DE 2020.....	21
TRF-1 NEGA RECURSO DA RUMO QUE PRETENDIA PARALISAR AUTORIZAÇÃO DE FERROVIAS À VLI	22
BRASIL VAI DIMINUIR EM 2 OU 3 ANOS META DE ZERAR DESMATAMENTO ILEGAL, DIZ MOURÃO	22
PRIVATIZAÇÃO DA PETROBRAS “ENTROU NO RADAR”, DIZ BOLSONARO.....	24
MONEYTIMES	24
LEILÃO DE ENERGIA DE RESERVA CONTRATA 1,2 GW, COM DOMÍNIO DE TÉRMICAS A GÁS.....	24
BASTOU FRASE DO PRESIDENTE SOBRE PRIVATIZAÇÃO PARA PETROBRAS SUBIR, DIZ GUEDES	25
AÇÃO DA WILSON SONS SALTA 6% EM ESTREIA NO NOVO MERCADO.....	26
COM CRÍTICAS AO SENADO, LIRA DEFENDE PEC DOS PRECATÓRIOS PARA VIABILIZAR AUXÍLIO BRASIL PROVISÓRIO	27
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
DIESEL DA PETROBRAS SOBE 9% COM PRESSÃO DE ALTA DOS PREÇOS EM DÓLAR	27
FINANCIAMENTO CLIMÁTICO DO ACORDO DE PARIS PRECISA SUBSIDIAR MAIS POBRES AFETADOS POR PANDEMIA	29
JORNAL O GLOBO – RJ	31
GOVERNO AVALIA PROJETO DE LEI QUE PERMITE PRIVATIZAR A PETROBRAS.....	31
CENTRAIS SINDICAIS FAZEM ATO EM DEFESA DA DESONERAÇÃO DA FOLHA	33
GUEDES: EM 30 ANOS PETROBRAS VAI VALER ZERO, DEFENDENDO A PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL.....	34
NITERÓI QUER MULTIPLICAR POUPANÇA DOS ROYALTIES DO PETRÓLEO NO MERCADO FINANCEIRO COM A AJUDA DA TECNOLOGIA	35
GUEDES COBRA REFORMAS DO SENADO PARA COMPENSAR GASTOS DO AUXÍLIO BRASIL, MAS NÃO VIABILIZA PLANO PARA EMPREGO.....	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
‘BOLSONARO NÃO É POPULISTA’, DEFENDE GUEDES.....	38
CONTER AQUECIMENTO GLOBAL É UM DESAFIO GRANDIOSO	39



ZEMA ANUNCIA CONGELAMENTO DO ICMS NO PREÇO DO DIESEL EM MG.....	40
PETROBRAS FAZ NOVO PEDIDO PARA EXPLORAR PETRÓLEO NA FOZ DO RIO AMAZONAS	41
VALOR ECONÔMICO (SP).....	42
MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,4% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 119,08 POR TONELADA	42
COMPASS: COMPRA DA SULGÁS DÁ MAIS PODER EM NEGOCIAÇÕES DE GÁS NATURAL, DIZEM BTG E BOFA.....	43
VLI PLANEJA CRESCER NO ARCO NORTE COM INVESTIMENTOS DE R\$ 15 BILHÕES.....	44
PRÉ-SAL ATINGE MAIOR PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS	46
CCR FAZ ACORDO PARA AQUISIÇÃO DE PARTICIPAÇÃO DE 6,33% DA RIOPAR NO VLT CARIOCA.....	47
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	47
PARTE DA CARNE DO BRASIL ENVIADA À CHINA SEGUE PARADA EM PORTOS APÓS 7 SEMANAS DE SUSPENSÃO DO COMÉRCIO	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	48
ARTIGO - BR DO MAR E REFORMA TRIBUTÁRIA: UMA SOLUÇÃO E UM PROBLEMA PARA O SETOR DE NAVEGAÇÃO?	49
ATECH INAUGURA ESCRITÓRIO NO RIO DE JANEIRO COM FOCO NO PROGRAMA DE FRAGATAS	50
DODÓ CARVALHO, DA ABANI: NAVEGAÇÃO INTERIOR COMO SOLUÇÃO LOGÍSTICA.....	52
ESTALEIROS COREANOS VOLTAM O FOCO PARA NAVIOS DE ALTO VALOR.....	53
PETROBRAS DIVULGA TEASER DE E&P NA BACIA DE CAMPOS	54
PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRAM CRESCIMENTO DE 23% TEUS EM SETEMBRO.....	54
PLANO NACIONAL LOGÍSTICO PREVÊ NOVE CENÁRIOS COM INVESTIMENTOS ENTRE R\$ 400 BILHÕES E R\$ 800 BILHÕES ATÉ 2035	55
ORÇAMENTO E LICENCIAMENTO SERÃO DESAFIOS PARA DESENVOLVIMENTO DE HIDROVIAS.....	56
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	57
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	57



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CRISE CAUSADA PELA FALTA DE CONTÊINERES DEVE DURAR ATÉ O ANO QUE VEM NO PORTO DE SANTOS

Segundo especialistas, problema enfrentado em todo o mundo vai persistir até o primeiro semestre de 2022

Por: **Fernanda Balbino**



Falta de caixas metálicas impulsionou o preço do frete marítimo neste ano Foto: Carlos Nogueira/AT

A crise logística causada pelo desbalanceamento da oferta de contêineres em todo o mundo deve se manter por muito tempo. No Porto de Santos, a situação não é diferente e os terminais devem sentir esses impactos até, pelo menos, o final do primeiro semestre do ano que vem.

O fechamento de alguns complexos portuários asiáticos em função da necessidade de isolamento para a conter a covid-19 é o principal causador do problema, uma vez que novos focos da doença forçaram novas interrupções nos últimos meses. Somado a isso, o aumento do consumo com a retomada da economia mundo afora e a alta demanda por alimentos também intensificou o problema. Isto sem contar com a interdição, por seis dias, do Canal de Suez, no Egito, que forçou que embarcações fizessem rotas alternativas muito mais longas para evitar impactos.

Desde então, armadores estão atuando com capacidade máxima para conter os efeitos da crise. Mesmo assim, no Brasil, não há expectativa de solução no curto prazo.

“O cenário na movimentação de contêineres no mundo tem impactado terrivelmente, principalmente as rotas transpacificas para os Estados Unidos e Norte da Europa, que atraíram maiores quantidades de toneladas não tendo esses portos conseguido atender a demanda do mercado que encontra-se aquecida e, como consequência, o equipamento fica aguardando embarque ou desembarque e liberação para ser utilizado, posteriormente”, afirmou o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

Segundo ele, as empresas de transporte marítimo enfrentam uma ausência de regularidade entre a oferta e a demanda. Além disso, as escalas dos navios foram impactadas ou até mesmo canceladas por conta da pandemia. Em alguns casos, houve inversão de rotas e até mesmo uma redução de atracções em determinados portos

Para evitar ainda mais gargalos, terminais que enfrentam aumento de volume de carga já estão adotando trabalho ininterrupto de 24 horas. É o caso de complexos portuários localizados nos Estados Unidos e na Inglaterra.

“Estamos na época das encomendas dos produtos natalinos e a China é forte nesse mercado de eletrônicos, brinquedos etc. A quantidade de contêineres oferecidos tem aumentado sensivelmente e essa instabilidade resulta na interrupção da cadeia de suprimentos e é uma ameaça ao comércio global”, afirmou o diretor do Sindamar.

Roque também aponta que os protocolos adotados no controle do vírus também se transformam em um fator que contribui com a demora na liberação dos navios. Por outro lado, salienta a necessidade de colaboração com as autoridades sanitárias no combate à pandemia.

“Não adianta atribuir culpa aos armadores ou agentes pelo atraso no fechamento de carga e embarque, uma vez que havendo escassez de contêineres, e isso está sendo constatado em nível mundial. Não há milagre que faça reverter essa situação, com contêineres represados e os transportadores se esforçando para equilibrar a logística trazendo equipamentos do exterior e procurando atender aos clientes”.

Operação

Procurada, a DP World Santos informou que segue adaptando suas operações para atender as demandas adicionais do mercado impostas pelo fluxo ainda irregular. “Nas operações com contêineres, o primeiro semestre de 2021 apresentou um crescimento de 17% em relação ao ano anterior, com pouco mais de 450 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados no período. Encerramos 2020 com movimentação de cerca de 900 mil TEU e, para este ano, a nossa expectativa é crescer em torno de 3% a 5%”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/10/2021

WEBINAR PORTO & MAR DEBATERÁ MERCADO DE TRABALHO NA BAIXADA SANTISTA

O público poderá tirar suas dúvidas sobre o mercado de trabalho na região e como ele deve estar no próximo ano

Por: Redação



Gerente da Robert Half na Baixada, Leonardo Berto será entrevistado Foto: Divulgação

Os segmentos de Logística e Comércio Exterior estão entre os mais aquecidos em relação a contratações no mercado de trabalho da Baixada Santista atualmente. E as admissões ocorrem, em especial, para funções em áreas como Engenharia e Supply Chain, a própria Logística,

Tecnologia e Vendas.

Esses dados integram o Guia Salarial Robert Half 2022, lançado neste mês. Suas e que será debatido no próximo Webinar Porto & Mar, a ser realizado amanhã, às 19h30, com transmissão pelas redes sociais do Grupo Tribuna – a página do Facebook do Grupo Tribuna e o canal do Youtube do Jornal A Tribuna – abertos ao público.

Com o tema O Mercado de Trabalho em 2022 – Tendências e Expectativas, o webinar terá a participação do gerente da operação da Robert Half na Baixada Santista, Leonardo Berto. A mediação será do editor de Porto & Mar, Leopoldo Figueiredo.

O público poderá tirar suas dúvidas sobre o mercado de trabalho na região e como ele deve estar no próximo ano durante o webinar. Para isso, bastará enviar as perguntas para o entrevistado tanto pela página do Facebook como pelo canal do Youtube do Grupo Tribuna.

A Robert Half é uma das principais empresas de recrutamento e seleção do mercado global, com mais de 300 escritórios distribuídos em 19 países. No Brasil, tem seis unidades – uma delas é exclusiva para atender o ABC e a Baixada Santista.

O Guia Salarial da Robert Half é uma das principais fontes de informação sobre remuneração e tendências de contratações no mercado, sendo publicado desde 2008. Sua mais recente edição, a de 2022, foi lançada há duas semanas.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 25/10/2021

TRABALHADORES AMEAÇAM PARAR ABASTECIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS

Categoria teme reduções salariais por conta da troca de empresa responsável pelo serviço

Por: *Fernanda Balbino*



Ameaça de greve no abastecimento de navios já preocupa agentes de navegação
Foto: *Matheus Tagé/AT*

Cerca de 100 trabalhadores que atuam no abastecimento de navios no Porto de Santos ameaçam cruzar os braços a partir de dezembro. A categoria teme que a empresa que assumirá o serviço no final do ano não mantenha os salários nos mesmos patamares

dos atuais

A Transpetro terceiriza o serviço de abastecimento. Atualmente, o serviço é executado pela SC Transportes que, após dois anos, reajustou os salários dos trabalhadores. Porém, a subsidiária da Petrobras abriu uma nova licitação e a Navemestra foi a vencedora, com um preço bem abaixo do praticado atualmente.

As informações são do presidente do Sindicato dos Trabalhadores Aquaviários de Guarujá e Região (Sintagre), Robson Barbosa da Silva. “Agora, temos a informação de que essa empresa que ganhou o contrato já declarou que não vai poder praticar os salários que estão sendo praticados agora. Por isso, estamos provocando a Petrobras para que faça uma licitação prevendo salários e que tome alguma providência relacionada ao contrato que já foi assinado e passa a valer em 28 de dezembro”.

Segundo Silva, no Porto de Santos são realizadas cerca de 230 operações de abastecimento por mês. Cada embarcação recebe em torno de 2,5 mil toneladas óleo bunker.

“Estamos falando do maior porto da América Latina. O serviço de bunker, se não for realizado, paralisa o Porto. E, caso essa situação não seja resolvida, vamos entrar com o edital de greve”, afirmou o presidente do Sintagre.

A ameaça de greve já preocupa os usuários do Porto. Segundo o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, o temor ainda é maior por conta da temporada de navios de passageiros.

“O Porto está batendo recordes. E os navios de commodities carregam, abastecem e seguem viagem. Eles não têm porto alternativo para o abastecimento. Os de contêineres ainda têm essa opção. Mas é muito preocupante essa situação porque também temos os navios de passageiros”, afirmou o executivo do Sindamar.

A SC Transportes, que atualmente atua no abastecimento de navios, informou que foi comunicada pela Petrobras da sua colocação na concorrência. Em seguida, solicitou junto ao departamento de licitação da Petrobras o ranking integral de classificação, com a lista de empresas participantes, as colocações e os valores das propostas, o que foi negado.

“Diante dessa negativa, ajuizamos mandado de segurança com pedido de liminar para ter acesso na íntegra do dito processo de concorrência, sendo que foi deferida a liminar para determinar à Petrobras que forneça à SC Transportes Ltda. a ordem de classificação e as ofertas apresentadas pelos demais candidatos”, destacou o advogado da SC Transportes, Heitor Bruni.

Envolvidos

A Petrobras informou que, “no desenvolvimento de suas atividades, realiza a contratação de prestação de serviços e que não interfere nas relações entre as empresas contratadas, seus trabalhadores e sindicatos”. Procurados, executivos da Navemestra não respondeu aos questionamentos da Reportagem até o fechamento desta edição.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/10/2021

FREDERICO BUSSINGER: COM CREDENCIAIS, ITAJAÍ BUSCA ENCARAR NOVOS DESAFIOS

No final de 2022, findam os 25 anos do Convênio de Delegação do porto catarinense

Por: Frederico Bussinger



Foto: Divulgação

No final de 2022, findam os 25 anos do Convênio de Delegação do Porto de Itajaí. Formalmente importante, claro, mas não chega a ser fatal: a prorrogação da concessão da Dutra e, nos portos, arrendamentos operando com liminares são precedentes a serem lembrados.

Já o futuro do Teconvi (hoje “APM Terminals”) é questão bem mais urgente e concreta: sua competitividade se esvai; a expansão arrasta-se há uma década e, agora, também se superpõe à renovação (ou não) do contrato de arrendamento – vence junto com o convênio.

A convivência de dois regimes de exploração portuária, e das condições heteronômicas de competição que eles estabelecem, como constatou auditoria do TCU, é desafio regulatório nevrálgico. Também a adequação da infraestrutura aquaviária e dos acessos terrestres para que o porto se mantenha competitivo, o que demanda planejamento integrado e investimentos de porte.

Para essa multifacetada agenda, duas estratégias: i) o Governo Federal propõe a desestatização (privatização) da Autoridade Portuária; ii) já a Prefeitura encabeça movimento da sociedade “por um Porto de Itajaí autônomo e uma autoridade portuária pública” que, inicialmente, pleiteia a prorrogação do convênio (na linha de Paranaguá: venceria em 2026, mas já foi prorrogado em maior de 2020). Para coordenar os debates, constituiu-se um fórum congregando 34 entidades; e foi contratado o Escritório de Projetos da Univali para assessorá-lo.

Como subsídio ao debate, por ora ainda nebuloso, destacam-se quatro aspectos da análise e dos debates do fórum:

Não se trata de uma discussão ideológica: a atuação de privados no porto não está sendo questionada. Em discussão é a privatização da autoridade e administração portuária, na contramão do modelo adotado pela esmagadora maioria (mais de 80%) dos portos-referência do mundo.

Itajaí tem especificidades: é hoje um porto municipal e, desde então, passou a crescer aceleradamente. Conseguiu um excelente equilíbrio nas relações capital-trabalho, porto-cidade e TUP-porto público. Concebeu e colocou em prática modelagem que viabilizou desapropriações e

construção de novas sedes para a Prefeitura e Capitania dos Portos (visando ampliação do Porto). Ou seja: gerou recursos para seus próprios investimentos. O Porto vem, mais uma vez, de conquistar o 1º lugar no ranking nacional do IDA/Antaq.

Portos são agentes de desenvolvimento regional, o que é facilmente verificável em Itajaí: seu crescimento pós-municipalização permitiu expansões de empresas na retroárea, de postos de trabalho e de renda. Aliás, o que há na foz do Rio Itajaí Açu não é um mero porto comercial: há instalações da indústria da pesca, de construção naval e de turismo, essencialmente fora da Poligonal, como também os TUPs. Trata-se de um complexo portuário. Ah! Sempre motivo de atenção da Defesa Civil.

Como se ouve no fórum, a prorrogação é um pleito com credenciais: Itajaí quer seguir gerindo seu porto porque mostrou competência nesses quase 25 anos. E, além dos resultados já apresentados, tem a principal matéria-prima para esse novo momento, para os desafios à frente: uma comunidade que abraça, que se envolve, que se compromete com o porto. "Isso não tem preço"!

Daí, se pergunta: por que fazer (logo) Itajaí de laboratório? Por que testar um modelo cuja referência (o australiano) tem apresentado resultados questionáveis?

Na verdade, esse debate é até mais amplo: é um caso particular da discussão do "pacto federativo". "Mais Brasil; menos Brasília", bordão consagrado nas últimas eleições, foi lembrado mais de uma vez.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/10/2021

ÓRGÃO INTERNACIONAL É CONTRATADO PARA AVALIAR CONCORRÊNCIA NO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

Segundo organização, infraestrutura é diferencial de competitividade determinante para o valor de preços e serviços

Por: Redação



Summit Portos 5.0, evento do Grupo Tribuna, foi realizado nesta quinta-feira (21), em Brasília Foto: Divulgação

Durante o painel sobre arranjos produtivos e sincromodalismo no Summit Portos 5.0, evento do Grupo Tribuna realizado nesta quinta-feira (21), em Brasília, o consultor da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) Marcelo Cesar Guimarães

afirmou que o órgão internacional foi contratado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para fazer a avaliação concorrencial nas áreas de portos e da aviação civil.

"É importante verificar como esses dois setores se conversam. A OCDE deixa muito clara a necessidade de constante revisão e reavaliação das normas e procedimentos. Eventualmente, algo que foi adotado há dez anos pode não fazer mais sentido hoje", justificou.

Para o CEO da ASV Infra Partners - Consultoria em Infraestrutura, Adalberto Vasconcelos, um dos desafios é o aprimoramento legal concorrencial e regulatório, que precisa ser dinâmico, reiterando a fala do representante da OCDE.

Na avaliação dele, a infraestrutura logística representa um diferencial de competitividade, porque ela é determinante para o valor dos preços e dos serviços. "Ainda restam muitos desafios para

serem vencidos no Brasil para garantirmos um crescimento competitivo e sustentável do País, como ter uma visão mais holística desse setor", disse.

Segundo o engenheiro e consultor Luis Claudio Montenegro, falar de sincromodalismo é uma evolução do conceito do transporte multimodal, pois representa um olhar para três fatores que precisam ter uma sintonia fina: infraestrutura, serviços prestados e a operação.

"Estamos vivendo no mundo hoje um problema de logística muito sério, que parte da falta de planejamento sistêmico. Podemos fazer o melhor e ter o melhor navio, mas está faltando motorista de caminhão na Inglaterra. Por causa dessa peça da engrenagem, nada funciona", explicou.

O também consultor Cesar Mattos entende que a verticalização é positiva, no geral, para melhorar os elos da cadeia produtiva, porque isso gera custos menores, mais agilidade e maior eficiência.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/10/2021

APESAR DE CRISE, SETOR DE CONTÊINERES CRESCE NO BRASIL, DESTACA PILONI

Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários debateu no Summit Portos 5.0, evento do Grupo Tribuna

Por: Sandro Thadeu



Evento ocorreu nesta quinta-feira (21) em Brasília Foto: Divulgação

A crise dos contêineres, que está impactando os portos de todo o mundo, tem afetado em menor grau o Brasil, em comparação a outros países. A análise é do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, que debateu essa questão durante sua participação no Summit

Portos 5.0, evento do Grupo Tribuna realizado nesta quinta-feira (21), em Brasília.

As dificuldades logísticas em diversas nações, o aumento do consumo, a alta demanda por insumos médicos, os efeitos da pandemia de covid-19 e até mesmo a dificuldade de mão de obra em alguns elos da cadeia produtiva têm levado contêineres a ficarem parados em alguns portos e países e, conseqüentemente, acabam faltando em outras nações.

Apesar do momento de inquietação, o representante do Governo Federal afirmou que o setor de contêineres no Brasil teve um aumento de quase 16% em suas operações de janeiro a agosto deste ano, em comparação ao mesmo período do ano passado. No Porto de Santos, de janeiro a setembro de 2021, essa evolução foi ainda maior: 20% em relação a 2020.

"(Em Santos) estamos chegando a 3,6 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), com a perspectiva de alcançar 5 milhões de TEUs até o final deste ano. Esse é um número histórico", destacou.

Uma das preocupações do poder público é encontrar alternativas para que o mercado seja bem atendido. "O setor portuário brasileiro cresceu 4% no ano passado e, neste primeiro semestre, 9% em relação ao mesmo período de 2020", afirmou.

Na avaliação de Piloni, a aprovação do Projeto de Lei 4199/2020, que cria o Programa de Incentivo à Navegação de Cabotagem, o BR do Mar, vai trazer uma “verdadeira revolução” para o mercado de contêineres no País

“Temos ainda ações mais diretas, que são os leilões. Estamos trabalhando para licitar os dois primeiros terminais de contêineres depois da aprovação do marco regulatório de 2013, que são o STS 10 (no Cais do Saboó, em Santos) e em Itajaí (SC), que entra no contexto da desestização daquele porto”, explicou.

Participante do mesmo painel que Piloni, a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Flávia Takafashi explicou que um dos grandes desafios do órgão é promover a concorrência e o aperfeiçoamento dos portos para que o mercado seja dinamizado.

“O setor de contêineres sofre muitas mudanças rapidamente, porque há navios cada vez maiores chegando e terminais precisando de mais investimentos. Não podemos olhar de maneira estanca para limitar a eficiência”, disse.

O CEO para América Latina da APM Terminals, Leo Huisman, que participou do mesmo painel, destacou que o mercado de contêineres é extremamente competitivo para importadores e exportadores no Brasil, porque existem diferentes portas de entrada, ao contrário de outros países. “Vejo que o País é um motor que está começando a engrenar. O Brasil mostrou bastante resiliência durante a pandemia de covid-19 e vocês precisam mostrar cada vez mais essa ambição. Fico preocupado com a possibilidade de o País não estar preparado para gerenciar esse crescimento nos próximos anos”, justificou.

Esse painel contou ainda com a participação do especialista em concorrência e ex-presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Barreto, e do secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (Seinfra) do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Martinello Lima.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 22/10/2021

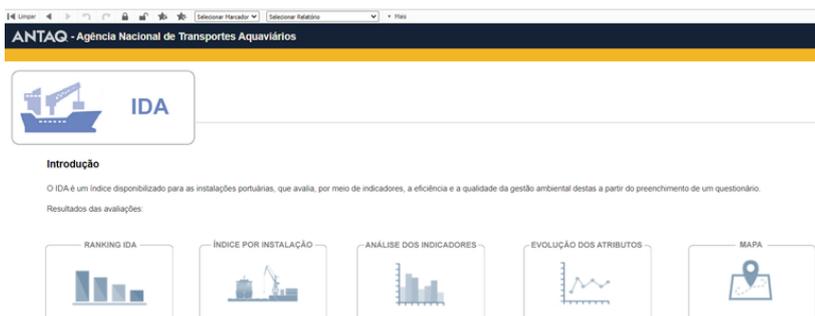


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DISPONIBILIZA PAINEL DO ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL DOS PORTOS EM SEU PORTAL NA INTERNET

No ranking do IDA, Itajaí lidera entre os portos públicos e Ponta da Madeira entre os privados. Painel apresenta números do atendimento a conformidades ambientais em 31 portos públicos e 92 terminais privados.



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ disponibiliza, a partir desta segunda-feira (25), em seu portal na internet, o Painel do Índice de Desempenho Ambiental – IDA. No painel são apresentados os números do atendimento às conformidades ambientais levantadas pela



Agência em 31 portos públicos e 92 terminais privados no ano de 2020. Os números do IDA também são utilizados para apuração dos vencedores da categoria “Desempenho Ambiental” do Prêmio ANTAQ, que teve sua 4ª edição realizada neste mês de outubro.

Clique aqui para acessar o Painel do IDA.

<http://web.antaq.gov.br/ResultadosIda/>

Segundo o superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ, José Renato Fialho, o IDA é referência no setor aquaviário. “O índice é composto por 38 indicadores relacionados a conformidades legais vigentes no país e boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança de operações. A avaliação é feita anualmente por meio de questionário preenchido pelas instalações portuárias”, afirmou.

De acordo com os dados, o Porto de Itajaí (SC) liderou o ranking do IDA entre os portos públicos, em 2020, com 99,82 pontos. O Porto de Paranaguá (PR), com 99,29 pontos, vem na sequência, e na terceira posição o Terminal Portuário do Pecém (CE), com 99,20 pontos. O Porto de São Francisco do Sul (SC) garantiu a quarta posição com 96,95 pontos, e o Porto do Itaqui (MA) ficou com a quinta posição, totalizando 96,55 pontos.

Entre os terminais privados, o ranking indica a liderança do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA), com 99,37 pontos. O TUP Porto de Itapoá Terminais Portuários, de Santa Catarina, ficou em segundo lugar, com 98,00 pontos, e na terceira posição a Portonave – Terminais Portuários de Navegantes, também de Santa Catarina, com 96,26 pontos. Cattalini Terminais Marítimos e Terminal Aquaviário da Ilha D’Água fecham o grupo dos cinco TUPs com melhor desempenho no ranking, totalizando 93,64 e 91,56 pontos, respectivamente.

Painel IDA

O Índice de Desempenho Ambiental (IDA) foi implementado por meio da Resolução nº 2.650/2012-ANTAQ e mede o grau de atendimento às conformidades ambientais pelos portos públicos e privados do Brasil.

De acordo com Fialho, os resultados do IDA têm auxiliado na orientação de políticas setoriais, bem como permitido identificar medidas de gestão bem-sucedidas a serem compartilhadas entre as instalações portuárias, além de basear estudos acadêmicos e técnicos.

Além disso, com base nos dados coletados, a ANTAQ criou o painel, que contém as avaliações dos portos públicos desde 2012 e de terminais privados desde 2017. A ferramenta é de fácil consulta e intuitiva, sendo disponibilizados além do ranking do IDA, o índice alcançado por instalação portuária; a análise dos indicadores; evolução dos atributos (histórico de desempenho); e o mapa - onde é indicada a localização no país de cada instalação portuária avaliada.

Entre os indicadores que são avaliados pelo IDA, estão a situação da licença ambiental e a existência de licença de operação, quantidade e qualidade de técnicos no núcleo ambiental, prevenção de riscos, auditoria ambiental, ação de retirada de resíduos de navios, consumo e eficiência no uso de energia, monitoramento da fauna e da flora e planos de contingência de saúde.

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: 25/10/2021

ANTAQ INICIA PESQUISA DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE TRAVESSIA

As entrevistas serão realizadas entre os meses de outubro de 2021 e fevereiro de 2022

A ANTAQ realizará pesquisa junto aos usuários dos serviços de transporte de travessia nas macrorregiões geoeconômicas Amazônia, Nordeste e Centro-Sul visando aferir a satisfação dos usuários quanto aos serviços realizados pelas empresas brasileiras de navegação outorgadas pela Agência para realizar a navegação interior de travessia. As entrevistas começaram nesta quinta-feira (21) e serão realizadas até fevereiro de 2022.

A partir dos resultados da pesquisa, serão construídos índices de satisfação para as linhas de travessia e para cada empresa outorgada, de forma a subsidiar o Sistema de Medição de Desempenho na Navegação Interior – Indicadores de Qualidade do Serviço, desenvolvido pela Agência.

Serão abordadas na pesquisa 36 linhas de travessia no país, com uma expectativa de realização de aproximadamente nove mil entrevistas.

A Universidade Federal do Rio Grande (FURG) e a empresa Qualitest Inteligência em Pesquisa apoiarão a ANTAQ nessa pesquisa.

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

TECNOLOGIA CONECTA CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS E MERCADOS

Editorial Portogente

A aplicação de novas tecnologias digitais vai entrelaçar o processo de identificação de oportunidades com o planejamento de novos canais logísticos.

Condomínios e plataformas logísticas são estruturas de amplo alcance operacional. Como negócio, integram a logística global, por terra, mar e ar; do comércio internacional ao varejo e ampliam o campo dos fundos imobiliários. Sua inovação para produtividade, com tecnologia digital de última geração na gestão da movimentação e armazenamento de carga, conecta mercados de modo contemporâneo e estratégico.



Condomínios logísticos

Leia: Mercado de condomínios logísticos cresce no Brasil - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/105484-mercado-de-condominios-logisticos-crece-no-brasil-e-atinge-a-marca-de-1-4-milhao-de-m>

Como característica do novo cenário logístico global, a Maersk, uma das maiores armadoras mundiais, vai realizar a venda dos espaços dos seus navios diretamente ao responsável da mercadoria, a partir da próxima semana. O impacto atinge de pronto o mercado do transitário (freight forward). É a tecnologia inteligente, através de plataformas, controlando irreversivelmente a gestão da logística porta à porta.



Leia: Ministério da Infraestrutura reafirma compromisso em construir túnel submerso como ligação seca entre Santos e Guarujá - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114581-ministerio-da-infraestrutura-reafirma-compromisso-em-construir-tunel-submerso-como-ligacao-seca-entre-santos-e-guaruja>

Ao abordar o papel da tecnologia no setor de condomínios e plataformas logísticas, avulta um ambiente de mudanças e avanços. Pois, apesar do uso significativo de tecnologia na atividade, a logística brasileira ainda é cara. E o modal ferroviário que predomina no transporte de grãos e minérios, ainda está distante dos condomínios logísticos. Isto prejudica a participação no comércio internacional e o desenvolvimento nacional. É inevitável mudar e avançar.

Leia: Conexões humanas e tecnologia: o que isso tem a ver com logística? - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/113698-conexoes-humanas-e-tecnologia-o-que-isso-tem-a-ver-com-logistica>

Para o Brasil não ser condenado ao atraso e ter condições de otimizar a sua participação no comércio internacional, é imperativo que os padrões dos condomínios e plataformas logísticos brasileiros atendam aos padrões tecnológicos globais. Para otimizar os fluxos, aumentar a produtividade da cadeia e a confiabilidade, reduzir tempos e custo. Nisto está a diferença das vantagens comparativa versus competitiva: a localização versus a produtividade.

Leia: Logística sustentável - Portogente

<https://portogente.com.br/portopedia/109849-logistica-sustentavel-2>

O plano digital, para atingir o seu objetivo de conectar com eficácia a cadeia logística global, vai depender de um projeto tecnológico adequado. Esclarecer e orientar sobre esse assunto, expondo soluções inovadoras, será o tema da conversa aberta e em rede com Kleber Gustavo, gerente de negócios de analytics da Data Rain, no Portogente, no próximo dia 8.

Leia: O comércio físico vai acabar? - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/opiniao/114586-o-comercio-fisico-vai-acabar>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/10/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE SANTOS ADERE AO WORLD LOGISTICS PASSPORT

Informação: Santos Port Authority (25 de outubro de 2021)

A Santos Port Authority (SPA) acaba de tornar-se a primeira administradora portuária brasileira a aderir ao World Logistics Passport (WLP) – Passaporte Mundial de Logística -, programa de fidelidade baseado em parcerias, visando impulsionar as transações comerciais pelo Porto de Santos, por meio da cooperação internacional. O WLP foi projetado para superar barreiras comerciais não tarifárias, como a ineficiência logística que atualmente limita o crescimento do comércio entre os mercados em desenvolvimento

Santos é um Porto atrativo por sua infraestrutura, localização e logística, ocupando uma posição de destaque no setor portuário nacional e internacional, respondendo por 28% das transações comerciais brasileiras com o exterior e caracterizando-se como o maior complexo portuário da América Latina. O objetivo da SPA é, por meio do Programa WLP, disponibilizar vantagens para clientes e usuários que se disponham a incrementar suas operações e, com isso, fomentar novos negócios.

O diretor presidente da SPA, Fernando Biral, explica que o planejamento traçado para o Porto de Santos até 2040 leva em consideração a necessidade de aumento aproximado de 50% da sua capacidade, elevando-a para 240,6 milhões de toneladas, para atender à movimentação de 100% das cargas localizadas na sua zona de influência. Para isso, estão previstos investimentos maciços em seus acessos rodoferroviários e uma maior participação da ferrovia no transporte dessas cargas, elevando-a dos atuais 33% para 40% até 2040. “Esse planejamento requer uma abertura mais ampla a novos mercados e uma logística eficiente e parcerias como essa com o WLP são estratégicas para que o Porto de Santos e o comércio exterior brasileiro se tornem cada vez mais atrativos a novos negócios”, afirma Biral.

O CEO do WLP, Mike Bhaskaran, afirma que “a Santos Port Authority é um parceiro chave do WLP, que nos apoiará na atração de novos parceiros envolvidos nas operações portuárias, disponibilizando às empresas importadoras/exportadoras e agentes de carga vantagens e benefícios, aumentando assim a competitividade do porto”. E complementa: “o benefício do nosso programa é a redução nos custos da cadeia logística e a agilização do fluxo de mercadorias, tornando-o mais eficiente, especialmente, na área de influência do Porto de Santos”.

O World Logistics Passport

Mais de 20 países, até agora, fazem parte do programa, incluindo Índia, China, África do Sul, Indonésia, Dubai, Brasil, Colômbia, México, Uruguai, Senegal, Cazaquistão, entre outros. O Passaporte Mundial torna mais fácil para os países participantes diversificarem o comércio de seus produtos, aumentando a participação de mercado em produtos-chave e criando novas parcerias comerciais.

O WLP oferece aos seus membros acesso a três níveis de benefícios (Silver, Gold e Platinum) fornecidos por uma gama de parceiros que envolvem autoridades aeroportuárias, operadores portuários, aeroportos, operadores logísticos, serviços alfandegários, entre outros, essenciais para tornar as cadeias de suprimentos mais eficientes.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/10/2021

BTP REALIZARÁ MAIS UMA EDIÇÃO DO ‘BTP PARA TODOS’

Informação: Brasil Terminal Portuário (25 de outubro de 2021)



Turma da 5ª edição do Programa BTP para Todos

Santos, 25 de outubro de 2021- A Brasil Terminal Portuário (BTP) realizará a 7ª edição do curso gratuito “O Trabalho no Ambiente Portuário”, dedicado a pessoas com deficiência. A promoção do curso faz parte do programa de inclusão social da empresa, o ‘BTP para Todos’ e as inscrições on-line acontecem de 26 a 31 de outubro

Com grande procura, desde 2015 o programa vem ampliando as oportunidades de qualificação profissional no setor portuário e transformando vidas. No total, a BTP já capacitou mais de 200 pessoas com deficiência na região por meio do BTP para Todos e, destes, mais de 50 alunos já foram contratados para integrar o time do maior terminal de contêineres da América do Sul.

Neste ano, serão mais 20 vagas disponibilizadas gratuitamente. Para se inscrever, basta que o candidato não tenha participado de alguma turma anterior e apresente cópia do currículo atualizado, comprovante de escolaridade (Ensino Médio completo) e laudo médico que comprove a deficiência.

O curso será realizado nos meses de novembro e dezembro em formato híbrido (com aulas on-line e também presencialmente nas dependências do terminal, localizado no bairro Alemoa).

Além de poderem conhecer de perto as operações de um terminal portuário, os alunos terão acesso a aulas específicas que serão ministradas pelos próprios colaboradores voluntários da empresa.

INSCRIÇÕES

Data: de 26 a 31 de outubro

Link: www.btp.com.br/btp-para-todos

Documentos necessários: Cópia do currículo atualizado, comprovante de escolaridade (Ensino Médio completo) e laudo médico que comprove a deficiência.

Em caso de dúvidas, os interessados podem entrar em contato com a Espaço Santista RH por meio do telefones: (13) 99160-5001 (WhatsApp) ou (13) 3234-3466.

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

Data: 25/10/2021

BTP AMPLIA SUA FROTA COM A AQUISIÇÃO DE NOVOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS

Informação: Brasil Terminal Portuário (25 de outubro de 2021)



Terminal Tractor – modelo T2 4x2 – Foto: BTP

Santos, 22 de outubro de 2021– A Brasil Terminal Portuário (BTP) acaba de receber seu mais novo lote de equipamentos operacionais. A bordo do navio Bremen Belle, de bandeira Panamenha, o último dos 9 novos Terminal Tractors (caminhões que realizam o transporte dos contêineres no pátio) desembarcou no terminal da BTP nesta quarta-feira (20/10). O lote chega para reforçar a Infraestrutura e capacidade operacional da Empresa.

A compra dos novos equipamentos, fabricados pela empresa Kallmar, representa um investimento total de 7,5 milhões de reais e faz parte do pacote de investimentos para a ampliação da produtividade do terminal.

“Estamos constantemente atentos a novas formas de elevar ainda mais nossa performance Operacional. A aquisição de novos e modernos equipamentos nos prepara para a crescente demanda no Porto de Santos. Queremos entregar índices ainda melhores de produtividade na movimentação de cargas, com segurança e excelência na prestação de serviço aos nossos clientes”, afirma Marcio Guiot, diretor de Operações da BTP.

Com a chegada destes novos equipamentos, o terminal passa a contar agora com um total 66 Terminal Tractors, além de 30 RTGs, 8 Portêineres, 7 Empilhadeiras de Vazio, 12 Empilhadeiras de Pequeno Porte e 5 Reach Stackers.

Renovação antecipada

Em maio deste ano, a BTP protocolou seu pedido de renovação antecipada do contrato de arrendamento no Porto de Santos que prevê, além da compra de novos e modernos equipamentos, a readequação de edificações e processos, e também a ampliação da área reefer. O pedido de renovação antecipada, que permanece em análise no Ministério da Infraestrutura, pretende prorrogar o prazo de concessão da BTP de 2027 para até 2047 com projeção de investimento de 1,3 bilhão de reais.

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

Data: 25/10/2021

ABERTO CONCURSO PARA A CONCESSÃO DO TERMINAL MULTIPURPOSE DE SINES

Informação: Portos de Portugal (25 de outubro de 2021)

A Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS) colocou no mercado o procedimento que visa a celebração de Contrato de Concessão de exploração, em regime de serviço público, do Terminal Multipurpose de Sines (TMS), vocacionado para a movimentação de mercadorias diversas, incluindo contentores, granéis e cargas de projeto.

As condições do concurso foram desenhadas com o objetivo de colocar à concorrência um processo de concessão flexível, que possa ser atrativo para operadores de média/grande dimensão com diferentes vocações, que se disponham a assegurar simultaneamente a movimentação das cargas de proximidade e a reconversão da atividade do terminal. O prazo de concessão será proposto pelos concorrentes, sujeito a um máximo de 30 anos.

O Concurso será integralmente tramitado através da Plataforma Eletrônica de Contratação Pública da Saphety, acessível através do sítio eletrônico <https://www.saphetygov.pt/>. As peças do Concurso encontram-se disponíveis na Plataforma Eletrônica desde o dia 20 de outubro de 2021.

As propostas devem ser apresentadas até 15 de fevereiro de 2022.

O TMS iniciou a sua exploração em 1992, centrada na importação de carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, tendo mais tarde sido ampliado para permitir a movimentação de vários tipos de carga. Com o encerramento da atividade das duas centrais termoelétricas do país, o TMS tem todas as condições não só para capturar mais carga de hinterland, como também para se reconverter num nó logístico especializado numa nova carga, seja na área do agroalimentar, de outros granéis sólidos, veículos, contentores ou cargas de projeto.

Para mais informações: www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portuários/tms-terminal-multipurpose-de-sines/

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/10/2021

SAIBA COMO GREVE NACIONAL DOS CAMINHONEIROS AFETA O PORTO DE SANTOS

Informação: Santaportal (25 de outubro de 2021)



Foto: Santaportal/Divulgação

Apesar do auxílio de R\$ 400 mensais oferecido pelo Governo Federal para ajudar no pagamento do óleo diesel, a categoria pretende seguir com a greve nacional. Em entrevista ao Santa Portal, o presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam) disse que a categoria não quer auxílio, mas redução no combustível.

“Além disso, queremos o piso mínimo de frete para que possamos trabalhar com dignidade”, desabafou Luciano Santos de Carvalho.

O Diretor de Assuntos Portuários no Sistema Santa Cecília de Comunicação, Casemiro Tércio Carvalho, explicou que grande parte da movimentação no Porto de Santos atualmente ocorreu sobre trilhos.

“O caminhão de longo curso, que traz o contêiner, não está associado ao Sindicam, então eu não enxergo que afetará o Porto. Até porque movimenta em navio encostado”, disse.

Para ele, se a greve ocorrer, a autoridade portuária e os demais stakeholders entrarão com um interdito proibitório, um elemento jurídico que proíbe o sindicato de paralisar a atividade portuária. “Teoricamente, 30% dos caminhoneiros associados ao Sindicam precisariam continuar trabalhando, com penalidade de multa da justiça. Se ocorrer, a autoridade já deve ter tomado as medidas cabíveis. Com isso, não há como fechar a via ou impedir a operação”, destacou.

Sendo assim, para Tércio, a atividade portuária não está em risco devido a greve nacional.

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

Data: 25/10/2021

PALESTRA SOBRE CONTROLE DE ROEDORES NA ÁREA PORTUÁRIA

Informação: Santos Port Authority (25 de outubro de 2021)

A Santos Port Authority (SPA), empresa responsável pela infraestrutura pública do Porto de Santos, promove, no dia 28 de outubro, às 9h00, uma palestra online sobre controle e monitoramento de roedores na área portuária, como parte do Programa de Monitoramento e Controle da Fauna Sinantrópica Nociva, contrapartida da Licença de Operação do Porto de Santos. O público-alvo são os responsáveis pelas áreas de meio ambiente dos terminais portuários, mas o evento é aberto a qualquer interessado.

A palestra será realizada por biólogos de empresa contratada pela SPA. Os principais temas abordados serão: características dos roedores, doenças transmitidas ao homem e formas de controle e monitoramento. Essas palestras estão previstas em contrato e são realizadas a cada três meses, aproximadamente, visando consolidar ainda mais a parceria entre a SPA e terminais em relação ao controle no Porto de Santos de animais que trazem riscos à saúde pública, como a transmissão de doenças, ou transtornos significativos de ordem econômica ou ambiental.

Para assistir à palestra, transmitida pela plataforma Teams, clique aqui.

https://teams.microsoft.com/dl/launcher/launcher.html?url=%2F_%23%2F%2Fmeetup-join%2F19%3Ameeting_MDNhNTg2YWYtNWU1OC00MTc0LTk4MDAtZmU5MzdIZGFjMDI%40t%2Fh%2Fv2%2F0%3Fcontext%3D%257b%2522id%2522%253a%2522c29144e3-6f12-4968-93d0-cdc8392d7cbc%2522%252c%2522oid%2522%253a%252200a49a26-af0f-4458-b7bb-c00afc6addbb%2522%257d%26anon%3Dtrue&type=meetup-join&deeplinkId=4e5818b3-50fa-42f6-b064-117ae21561eb&directDI=true&msLaunch=true&enableMobilePage=true&suppressPrompt=true

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

Data: 25/10/2021



AGÊNCIA SENADO - DF

COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DEBATE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ NA TERÇA



Governo anunciou estudos para privatizar porto de SC e questão precisa ser discutida, diz Esperidião Amin – Foto: Marcos Porto/Secom-Itajaí

A Comissão de Infraestrutura discute na terça-feira, 26, a privatização do Porto de Itajaí, em Santa Catarina. A audiência pública (REQ 22/2021), sugerida pelo senador Esperidião Amin (PP-SC), será feita após a reunião deliberativa do colegiado, que terá início às 10h.

No requerimento, o senador explica que o Ministério de Infraestrutura anunciou que está em andamento a modelagem para a privatização do porto. De acordo com ele, o Executivo e o Legislativo de Itajaí, entidades empresariais e sindicatos de trabalhadores, bem como representantes da Universidade do Vale do Itajaí, em conjunto com o Fórum da Bancada Federal de Santa Catarina, têm mantido diálogo com as autoridades do ministério, com o objetivo de buscar a permanência da Autoridade Portuária Pública Municipal na delegação do empreendimento. A renovação venceria em janeiro de 2023.

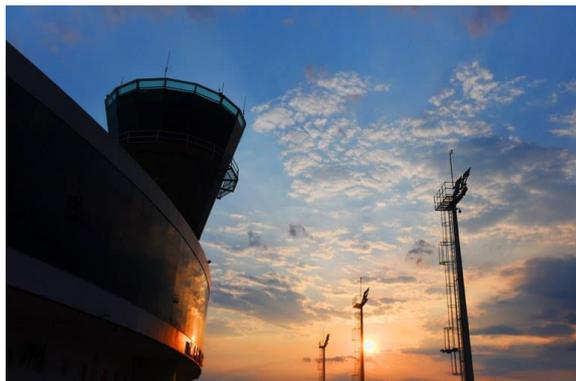
Fonte: Agência Senado - DF

Data: 25/10/2021

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PLANO DO GOVERNO FEDERAL TRAZ ALTERNATIVAS PARA DESENVOLVER TRANSPORTE NACIONAL ATÉ 2035

Pautado na inovação e integrando todos os modos de transporte, documento identifica necessidades e oportunidades de infraestrutura



Intenção do Plano Nacional de Logística é equilibrar a matriz de transportes do Brasil
Crédito: Ricardo Botelho/MInfra

Publicada no Boletim de Gestão de Pessoas desta sexta-feira (22), a Resolução 6/2021 marca o início de uma nova era na infraestrutura de transportes do Brasil. Nela está o Plano Nacional de Logística 2035, que aponta investimentos de pelo menos R\$ 400 bilhões, decisões e ações para atender as necessidades do setor.

Confira aqui o resumo executivo do Plano Nacional de Logística

Lançado pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, o PNL avalia o quanto a rede de transportes nacional está próxima dos objetivos da Política Nacional de Transportes e identifica as necessidades a serem trabalhadas ao longo dos próximos anos, com a simulação de possíveis cenários para o setor. O documento foi elaborado pelo MInfra e pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

Pautado na inovação e, pela primeira vez, integrando todos os modos de transporte, o PNL 2035 também funciona como um instrumento de decisão para o Estado, proporcionando um planejamento contínuo no setor de transportes. As equipes técnicas se utilizaram inclusive de informações de Big Data, como dados de rede de telefonia móvel, e de notas fiscais eletrônicas de transportes de cargas para a concepção do documento.

“Esse é o estado da arte para o planejamento de transportes”, destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante a reunião que selou a aprovação do plano, na última quarta-feira (13). “O PNL é uma importante ferramenta técnica para elaboração do orçamento e da política pública no setor de transportes, que mapeia a economia brasileira e identifica esses possíveis gargalos logísticos do país”, completou.

EMPREENDIMENTOS – A elaboração do plano levou em consideração investimentos em uma série de empreendimentos, como: intervenções previstas em todos os contratos de concessões e

parcerias vigentes; obras públicas em andamento e previstas; 164 aeroportos com voos regulares, conforme previsões do Plano Aeroviário Nacional; e novas ferrovias, como Ferrogrão, Fiol, Fico, novos ramos da Ferrovia Norte-Sul e extensões das malhas ferroviárias atualmente em operação.

Também leva em conta arrendamentos, desestatizações, terminais de uso privado e ampliações de capacidade dos portos; investimentos nas vias navegáveis – derrocamentos, melhorias e construção de IP4, e demais intervenções de grande porte previstas –; além de duplicações, pavimentação e intervenções na infraestrutura rodoviária Federal e estaduais.

TRANSFORMAÇÃO – O PNL também traça possíveis cenários de desenvolvimento da rede de transportes nacional para que seus resultados auxiliem na tomada de decisão em nível estratégico. A principal contribuição é demonstrar como decisões e ações dos diversos atores dos sistemas de transporte podem transformar o território nacional de diferentes formas.

Um dos principais objetivos está voltado para a transformação da matriz de transporte do Brasil a fim de torná-la mais racional e sustentável, com o incremento da participação dos modos de grande capacidade (ferroviário, hidroviário e cabotagem), em especial o Ferroviário, com participação superior a 30% na matriz de transportes, seja em tonelada ou valor quilômetro Útil (TKU ou VKU), em qualquer cenário. “Só com uma matriz de transportes equilibrada conseguiremos fazer do Brasil um país mais competitivo da “porteira pra fora”. Esse sempre foi o nosso objetivo”, salientou Tarcísio Freitas.

Diversos indicadores permitem avaliar de maneira objetiva os resultados apontados no PNL. Por exemplo, a sustentabilidade ambiental, onde está previsto uma redução de até 14% no nível de emissões futuras; na acessibilidade, a diminuição de até 12% no tempo médio de deslocamento de pessoas; na eficiência, um recuo de 17% a 39% no custo médio do transporte de cargas; e na segurança, o aumento da segurança rodoviária em até 9%. Tais investimentos são capazes de impulsionar o desenvolvimento econômico nacional e regional, com crescimento do PIB sendo potencializado entre 6% e 11% em infraestruturas de transportes.

Componente estratégico do Planejamento Integrado de Transportes, o plano será detalhado por meio dos planos setoriais táticos – terrestre, portuário, hidroviário e aeroviário –, que por sua vez serão complementados pelos planos gerais de parcerias e de ações públicas, formando um ciclo sistêmico e coeso para definição de projetos e iniciativas voltadas à melhoria logística nacional.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 25/10/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

TIPLAM TEM MAIS ALTA TAXA DE EMBARQUE DE GRÃOS E AÇÚCAR COM 2 CARREGADORES, DIZ VLI

Por Roberto Samora



Porto de Itaqui (MA), um dos principais destinos de grãos pelo Arco Norte

SÃO PAULO (Reuters) - Um berço do terminal Tiplam, no porto de Santos (SP), atingiu taxa efetiva de carregamento de 4.400 toneladas por hora na exportação de grãos e açúcar, colocando a estrutura como do país, afirmou a operadora de logística

a mais ágil nos embarques dessas commodities integrada VLI à Reuters.



Esse ritmo de embarques foi alcançado após a VLI ter implantado um segundo carregador ("shiploader") no local e realizado testes em setembro. Mas não foi só o equipamento adicional que permitiu tal velocidade no carregamento, que depende também da expertise das equipes da VLI.

"A taxa efetiva é possível graças ao planejamento e estudo dos times de Operação e Manutenção que tornaram viável o procedimento sem comprometer a integridade dos navios", explicou o gerente-geral de Operações do Sistema Sudeste da VLI, Denílson Fernandes.

Com o segundo carregador, há um ganho de até 24 horas nos embarques em um navio que transporta 60 mil toneladas em comparação com os carregamentos que utilizam um único "shiploader".

Segundo ele, a operação de carregamento com dois 'shiploaders' simultâneos é bastante incomum e requer uma expertise específica, uma vez que é preciso executar com precisão a retirada da água de lastro de forma simultânea à entrada da carga, para não comprometer a estabilidade da embarcação.

Cada carregador tem capacidade para escoar até 3 mil toneladas por hora, mas o despejo não pode ser a 100% da velocidade, justamente para preservar a estabilidade do navio e sua integridade.

A companhia não divulgou dados comparáveis com outros terminais, mas disse que a taxa de carregamento com dois carregadores é a maior entre os de referência.

A VLI projeta impactos positivos com a implantação do equipamento.

"A expectativa é de que o Tiplam em 2021 realize volumes superiores aos praticados nos últimos anos e o carregamento simultâneo integra uma série de processos para os quais a companhia direciona esforços, obtendo assim reais ganhos em eficiência", afirmou Fernandes, sem detalhar volumes específicos.

O Tiplam movimentou 12,6 milhões de toneladas entre grãos, açúcar e fertilizantes em 2020, alta de 16,3% ante 2019.

No terminal, a integração com o modal ferroviário e a chegada de 100% da carga exportada pelos trilhos torna o processo de escoamento de produtos mais ágil e permite, por dia, o recebimento médio de seis composições, cada uma com 80 vagões, responsáveis pela entrega de 35 mil toneladas entre açúcar e grãos (no período da safra), segundo dados da empresa.

O Tiplam opera com quatro berços, sendo que dois deles atuam exclusivamente na exportação.

A VLI, que engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais portuários situados em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES), movimentou nos portos em que atua mais de 60 milhões de toneladas em 2020, ou cerca de 20% da safra brasileira de grãos e açúcar.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/10/2021

ADM E BUNGE DEVEM REGISTRAR RESULTADOS SÓLIDOS, APESAR DE INTERRUPÇÕES DO FURACÃO IDA

Por Karl Plume

CHICAGO (Reuters) - As empresas globais de agronegócio Archer-Daniels-Midland Co e Bunge Ltd provavelmente registraram lucros sólidos no terceiro trimestre, apesar dos embarques de

exportação suspensos por semanas no principal distribuidor de grãos dos Estados Unidos após o furacão Ida, disseram analistas antes da divulgação de resultados desta semana.

Ambas as empresas se beneficiaram de boas margens de processamento de sementes oleaginosas e milho e de ofertas prontamente disponíveis de grãos para comercializar, processar e enviar para o exterior, já que os preços elevados incentivaram os agricultores a venderem mais grãos, afirmaram os analistas.

A crescente demanda por óleos vegetais para a produção de combustível renovável também impulsionou as perspectivas de longo prazo para ambas as empresas, disseram eles.

Os ganhos robustos esperados nos três meses encerrados em 30 de setembro se basearam em uma série de trimestres fortes, depois que os lucros aumentaram com o aumento da demanda por alimentos e mudanças nos fluxos de comércio durante a pandemia.

"Estamos neste ambiente agradável e feliz em que os preços são elevados, mas não tanto a ponto de abater a demanda", disse Ben Bienvenu, analista da Stephens Inc, em entrevista.

"As pessoas agora estão começando a olhar para 2022 e a demanda de exportação ainda é forte para os grãos dos EUA", disse ele.

Os embarques de exportação da Louisiana na Costa do Golfo, o maior centro de grãos dos Estados Unidos, foram suspensos por várias semanas depois que o furacão Ida atingiu a área no dia 29 de agosto, interrompendo a energia dos terminais ADM e Bunge e causando pequenos danos.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/10/2021

EXPORTAÇÃO DE SOJA DO BRASIL NO MÊS JÁ SUPERA VOLUME EMBARCADO EM OUTUBRO DE 2020



Navio carregado com soja no Porto de Santos (SP)

SÃO PAULO (Reuters) - As exportações brasileiras de soja alcançaram 2,73 milhões de toneladas no acumulado deste mês até a quarta semana, volume que já supera em 12,8% o total de grãos da oleaginosa enviado ao exterior em outubro do ano passado, informou a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) nesta segunda-feira.

A média diária de embarques de soja atingiu 182,28 mil toneladas até a quarta semana, contra 121,11 mil toneladas exportadas ao dia em outubro de 2020.

Na ponta negativa, a média diária de vendas externas de carne bovina baixou ainda mais, em meio à suspensão de compras do seu principal destino, a China. Segundo a Secex, o Brasil exportou até a quarta semana 4,17 mil toneladas ao dia da proteína, ante média diária de 8,13 mil toneladas em outubro do ano passado.

Até a semana anterior, o país ainda embarcava 4,57 mil toneladas ao dia de carne bovina.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/10/2021



TRF-1 NEGA RECURSO DA RUMO QUE PRETENDIA PARALISAR AUTORIZAÇÃO DE FERROVIAS À VLI

O Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) rejeitou um recurso da Rumo que pretendia paralisar o processo de autorização de novas ferrovias solicitadas pela empresa VLI, que coincidem com os segmentos que a Rumo também manifestou interesse em construir. A companhia acionou a Justiça no início da semana passada, diante da previsão de que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) iria analisar os pedidos da VLI na última quinta-feira, 21.

No entanto, na primeira instância do Judiciário, o pedido da Rumo foi rejeitado, o que se repetiu em decisão de segunda instância na noite de sexta-feira, 22, assinada pelo desembargador Daniel Paes Ribeiro, do TRF-1.

O imbróglio envolvendo as duas empresas começou no início do mês, quando a Rumo apresentou ao Ministério da Infraestrutura pedidos de autorização para construir duas ferrovias cujos traçados já haviam sido requisitados pela VLI. A situação revelou as primeiras disputas entre empresas a partir do novo regime ferroviário privado, autorizado por Medida Provisória em agosto. Os trechos alvos de interesse são entre as cidades de Lucas do Rio Verde (MT) e Água Boa (MT), e entre Chaveslândia (MG) e Uberlândia (MG).

No pedido feito à Justiça, a Rumo alegou que existiriam ilegalidades nos procedimentos adotados pela ANTT, e que, tendo isso em vista, era necessário que a Justiça impedisse o órgão de analisar as solicitações da VLI neste momento. A empresa quer que a ANTT verifique a compatibilidade locacional das requisições feitas pela VLI e pela Rumo conjuntamente.

Na última terça-feira, o juiz Itagiba Catta Preta Neto negou o pedido da companhia. Com isso, na quinta, a diretoria da ANTT começou a analisar os processos de compatibilidade locacional das ferrovias requeridas pela VLI, mas o julgamento foi suspenso por um pedido de vista do diretor Guilherme Sampaio.

Após a negativa da primeira instância da Justiça, a Rumo recorreu. Na decisão em que negou o agravo da companhia, o desembargador Paes Ribeiro destacou uma regra da MP segundo a qual o governo pode outorgar ferrovias que compartilhem o mesmo destino e origem, ou que estejam na mesma região geográfica.

"Razão pela qual a eventual possibilidade de outorga de autorização a um requerente não enseja, necessariamente, impedimento à análise e deferimento dos demais pleitos formulados por outros requerentes", afirmou Paes Ribeiro.

O magistrado disse ainda que uma decisão da ANTT sobre a compatibilidade locacional da ferrovia requerida pela VLI não tem o condão de, sozinha, violar "qualquer direito líquido e certo" da Rumo, "considerando que se trata de deliberação eminentemente técnica, que visa tão somente subsidiar" o Ministério da Infraestrutura.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/10/2021

BRASIL VAI DIMINUIR EM 2 OU 3 ANOS META DE ZERAR DESMATAMENTO ILEGAL, DIZ MOURÃO

Por Lisandra Paraguassu

(Reuters) - A delegação brasileira vai anunciar na cúpula da ONU sobre o clima COP26 uma redução de dois ou três anos na meta de zerar o desmatamento ilegal, que atualmente é 2030, afirmou nesta segunda-feira o vice-presidente Hamilton Mourão, que lidera o Conselho Nacional da Amazônia Legal.



"A nossa NDC (Obrigações Nacionalmente Determinadas, na sigla em inglês) inicial era que nosso desmatamento ilegal seria reduzido a zero até 2030. O que eu sei é que a delegação brasileira vai apresentar uma meta mais ambiciosa, baixando em relação a 2030 mais 2 ou 3 anos", disse o vice-presidente em entrevista a órgãos de imprensa internacionais.

"Ainda vai ser definido em últimas reuniões entre a equipe do ministro Joaquim mais o Ministério das Relações Exteriores e o próprio presidente. Mas já é uma meta mais ambiciosa."

Mourão pretendia chefiar a comitiva brasileira em Glasgow, a partir da próxima semana, mas perdeu o posto para o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, indicado pelo presidente Jair Bolsonaro.

O Brasil tem sido acusado por críticos de chegar a COP26 com mais pedidos do que ofertas, mas os negociadores brasileiros tentam mostrar que pretendem sim levar metas mais ambiciosas, mesmo em meio a aumentos de desmatamento e queimadas na Amazônia nos últimos anos.

Segundo Mourão, o país irá reafirmar as NDCs propostas e apresentar um plano de como atingir esses objetivos.

"Nós vamos reafirmar nossas obrigações nacionalmente determinadas, que são reduzir nossas emissões de gases do efeito estufa em 37% até 2025 e 45% até 2030 e a questão do desmatamento ilegal", afirmou. "E o Brasil vai também apresentar como vai atingir essas metas, essas obrigações nacionalmente determinadas. Não adianta só dizer que vai reduzir em 37% e não dizer como."

O vice-presidente lembrou que o Brasil é responsável por 2,3% das emissões de gases de efeito estufa no mundo --apesar de vir aumentando as emissões nos últimos anos justamente por causa do desmatamento e das queimadas na Amazônia-- e que uma meta mais ambiciosa relacionada ao desmatamento, principal fonte de emissões brasileiras, deve ter uma ótima aceitação.

"A maior parte das nossas ambições está ligada ao uso da terra, então uma meta mais ambiciosa de desmatamento ilegal com prazo mais curto seria, na minha visão, extremamente bem-vinda pela comunidade internacional e deixaria claro o compromisso do Estado brasileiro de trabalhar no sentido de impedir que essa mudança climática afete a vida na terra", disse o vice-presidente.

Até agora, no entanto, o governo Jair Bolsonaro não deu mostras de como será capaz de adiantar a meta de atingir o desmatamento ilegal zero antes mesmo de 2030 quando os índices se mantêm em patamares extremamente altos.

A previsão do governo é que entre agosto de 2020 e julho de 2021 o desmatamento no Brasil tenha caído 5% em relação ao período anterior. Uma redução muito pequena quando se leva em conta que foi o período em que o governo colocou três operações seguidas de Garantia da Lei e da Ordem na Amazônia

Além disso, o período de agosto de 2019 e julho de 2020 viu a Amazônia perder 11.088 km² de floresta, maior índice desde 2008 e um crescimento de 9,5% em relação ao ano anterior --quando já havia crescido com 29,54%, com a região perdendo 9.762 km² de cobertura florestal.

O próprio vice-presidente reconheceu que a queda no desmatamento foi baixa e menor que ele gostaria, mas exaltou a diminuição de 40% nas queimadas entre 2020 e 2021.

Apesar dos números ruins, Mourão defende que o Brasil tem condições de negociar uma compensação pela preservação da Amazônia.

"Calculo por baixo que são 10 vezes uma Alemanha que o país tem de preservar. Então, obviamente o país tem que ser compensado por realizar esse trabalho em prol do restante da



humanidade. É isso que temos que discutir efetivamente, sem paixões. De forma respeitosa e utilizando as armas da diplomacia", afirmou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 25/10/2021

PRIVATIZAÇÃO DA PETROBRAS "ENTROU NO RADAR", DIZ BOLSONARO

Por Lisandra Paraguassu

BRASÍLIA (Reuters) - O presidente Jair Bolsonaro confirmou nesta segunda-feira, em entrevista para uma rádio de Mato Grosso do Sul, que a privatização da Petrobras "entrou no radar" do governo, mas disse que não é um processo imediato.

"Isso entrou no nosso radar. Mas privatizar qualquer empresa não é como alguns pensam, que é pegar a empresa botar na prateleira e amanhã quem der mais leva embora. É uma complicação enorme. Ainda mais quando se fala em combustível. Se você tirar do monopólio do Estado, que existe, e botar no monopólio de uma pessoa particular, fica a mesma coisa ou talvez até pior", disse Bolsonaro à rádio Caçula, de Três Lagoas (MS).

Essa é pelo menos a segunda vez que o presidente levanta a possibilidade de privatização da petroleira, um tema que estava nos planos do ministro da Economia, Paulo Guedes, mas não tinha sido analisado por Bolsonaro até agora. O aumento dos combustíveis, no entanto, levou Bolsonaro a falar nesse assunto.

Bolsonaro já disse neste mês que "tem vontade" de privatizar a Petrobras e acrescentou que avaliará com a equipe econômica o que pode fazer a este respeito.

A Petrobras tem sido alvo de discussão política à medida que os custos de energia ajudaram a levar a inflação ao consumidor no país a dois dígitos, prejudicando a popularidade do Bolsonaro antes da eleição presidencial do próximo ano.

Bolsonaro já se opôs anteriormente à privatização da Petrobras, por considerar a empresa "estratégica" para os interesses nacionais do Brasil. No entanto, mesmo com seu apoio, alguns participantes do mercado acreditam que um processo de privatização seria difícil, já que precisa haver mudança na legislação a ser aprovada pelo Congresso Nacional.

O presidente reclamou ainda na entrevista das críticas que tem recebido por conta da inflação em alta no país, mas reafirmou que não vai interferir em preços.

"Eu não sou malvado, eu não quero aumento de combustível, mas é uma realidade. O mundo todo está sofrendo com a economia neste pós-pandemia", disse. "Eu não quero aumentar o preço de nada, mas eu não posso interferir em nada."

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 25/10/2021



MONEYTIMES

LEILÃO DE ENERGIA DE RESERVA CONTRATA 1,2 GW, COM DOMÍNIO DE TÉRMICAS A GÁS

Por Reuters

Termelétricas a gás natural dominaram o leilão de energia desta segunda-feira que contratou ao todo 1.221 MW de reserva de capacidade, com suprimento entre maio de 2022 a dezembro de 2025, para contribuir com a confiabilidade do sistema elétrico e a preservação dos reservatórios em meio à crise hídrica.

Dezessete empreendimentos estiveram entre os ganhadores, sendo 14 térmicas a gás, uma a cavaco de madeira e duas usinas solares fotovoltaicas, informou o Ministério de Minas e Energia em nota.

No caso das termelétricas a gás natural, o Custo Variável Unitário (CVU) médio declarado é de 685 reais/MWh, patamar inferior ao das usinas que estão atualmente sendo chamadas a operar devido à maior crise hídrica em mais de 90 anos

“Os recursos de geração contratados contribuirão para o robustecimento do sistema e o replecionamento dos reservatórios das hidrelétricas, com preços menores do que os atualmente praticados considerando os recursos adicionais acionados”, disse o ministério.

Conforme projetos cadastrados, as usinas vencedoras serão instaladas nos Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo, São Paulo, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia.

O preço médio de venda foi de 343,22 reais/MWh para o produto quantidade e de 1.599,57 reais/MWh para o produto disponibilidade, segundo o ministério.

A possibilidade de contratação de reserva de capacidade por meio de procedimento competitivo simplificado como medida emergencial para a otimização do uso dos recursos hidroenergéticos e para o enfrentamento da atual situação de escassez hídrica foi prevista na Medida Provisória nº 1.055, de 28 de junho de 2021 e determinada pela Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (CREG).

Segundo o ministério, a contratação de energia de reserva alcançada representa medida complementar às diversas outras ações que já vêm sendo adotadas desde outubro de 2020, a fim de zelar pela continuidade e a segurança do suprimento eletroenergético no país.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/10/2021

BASTOU FRASE DO PRESIDENTE SOBRE PRIVATIZAÇÃO PARA PETROBRAS SUBIR, DIZ GUEDES

Por Reuters



Bastou o presidente dizer ‘olha, vamos estudar isso aí, isso é um problema’ que o negócio sobe 6% (Imagem: Edu Andrade/Ascom/ME)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta segunda-feira que bastou frase do presidente Jair Bolsonaro sobre privatização da Petrobras (PETR4) mais cedo nesta segunda-feira para as ações da estatal subirem, defendendo nesse contexto a destinação de 30

bilhões de reais aos mais pobres via Auxílio Brasil.

“Não adianta ficar uma placa dizendo que é estatal e o petróleo não sai do chão e quando sai, sai com corrupção”, disse Guedes em evento no Planalto, pontuando que essa extração tem que ser mais rápida.

“Bastou o presidente dizer ‘olha, vamos estudar isso aí, isso é um problema’ que o negócio sobe 6%. De repente são mais duas, três semanas, se isso acontecesse, são 100-150 bilhões (de reais) criados, isso não existia”, afirmou ele.

“Não dá para dar 30 bilhões para os mais frágeis num momento terrível como esse se basta uma frase do presidente para aparecer 100 bilhões, brotar do chão de repente? Por que que nós não podemos pensar ousadamente a respeito disso?”, complementou.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/10/2021

AÇÃO DA WILSON SONS SALTA 6% EM ESTREIA NO NOVO MERCADO

Por Renan Dantas



Segundo o CEO da Wilson Sons, em conversa exclusiva com o Money Times, as expectativas são grandes, mas mais centradas no longo prazo

Os papéis da Wilson Sons (PORT3) fecharam em forte alta em sua estreia no Novo Mercado, segmento de mais alta governança corporativa da B3. As ações saltaram 5,89%, a R\$ 70,95.

A listagem ocorre após uma reestruturação em que a antiga Wilson Sons Limited (WSL) foi incorporada pela sua controlada, Wilson Sons Holdings Brasil S/A (WS S/A), visando simplificar e otimizar a estrutura societária da companhia, aumentar a liquidez das ações e ampliar o acesso ao mercado de capitais.

Uma das empresas mais antigas em atividade no Brasil – fundada há 184 anos em Salvador– a Wilson Sons é a maior operadora integrada de logística portuária e marítima do país

A reestruturação foi aprovada em 22 de setembro pelo Conselho de Administração da WSL, pelas autoridades regulatórias, e finalmente pelos acionistas de ambas empresas em 22 de outubro.

A presença da Wilson Sons na bolsa brasileira ocorria, antes, por meio de Certificados de Depósito de Ações (BDRs) patrocinados pela WSL. Com a aprovação da operação, todos os acionistas e titulares de BDRs da WSL receberam ações da WS S/A, listadas no Novo Mercado da B3, na mesma proporção.

Segundo o CEO da Wilson Sons, em conversa exclusiva com o Money Times, as expectativas são grandes, mas centradas no longo prazo.

“Nós estamos fazendo a estreia no Novo Mercado, mas é um movimento não estrutural, de uma companhia que tem comprometimento de longo prazo. O momento é conturbado, mas isso nos preocupa menos. A nossa expectativa é de correção de valor. O preço da nossa ação não reflete o valor intrínseco dos ativos da empresa”, afirma.

Ainda segundo o CEO, o setor de infraestrutura carece de alternativas sólidas, com boas perspectivas de crescimento.

“A empresa tem um histórico de 184 anos, com uma capacidade de se adaptar e se reinventar. Queremos ampliar a nossa base. Por mais que seja um momento conturbado, nós enxergamos a popularização do mercado de capitais”, completa.

A empresa

A Wilson Sons figura entre o 3º e 4º maior operador portuário de contêineres no Brasil e é o maior operador de serviços de rebocagem portuária, com a frota mais de 80 rebocadores.

Nos seis primeiros meses do ano, a empresa somou R\$ 1,017 bilhão em receitas, alta de 19% ante 2020. O Ebitda, que mede o resultado operacional, ficou em R\$ 450 milhões, elevação de 35%.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/10/2021

COM CRÍTICAS AO SENADO, LIRA DEFENDE PEC DOS PRECATÓRIOS PARA VIABILIZAR AUXÍLIO BRASIL PROVISÓRIO

Por Reuters



“Eu preferia que o Senado tivesse votado o imposto de renda, que nós tivéssemos feito hoje um programa permanente dentro do teto”, criticou Lira (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), defendeu nesta segunda-feira a aprovação da PEC dos Precatórios como forma de viabilizar a criação do Auxílio Brasil e criticou o Senado por não ter votado

ainda a reforma do Imposto de Renda, o que levará, em sua avaliação, a se adotar um programa social de forma provisória.

“A expectativa é que a Casa tem que dar um jeito nessa situação, nós temos que discutir a fundo, se precisar alterar no plenário, se precisar modificar alguns pontos, nós alteraremos, mas é imperativo que se aprove a PEC para resolver o problema dos precatórios inicialmente e depois a criação de um programa provisório haja vista que o Senado não se debruçou até hoje sobre o imposto de renda”, disse.

“Eu preferia que o Senado tivesse votado o imposto de renda, que nós tivéssemos feito hoje um programa permanente dentro do teto”, criticou Lira.

A Câmara deve votar, nesta terça-feira em plenário, a PEC dos Precatórios, proposta que abre espaço fiscal para elevar para 400 reais por mês os recursos a serem pagos pelo Auxílio Brasil, substituto do Bolsa Família.

Essa solução tem gerado críticas e desconfiança, porque haverá uma licença no teto de gastos públicos para essas despesas.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/10/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

DIESEL DA PETROBRAS SOBE 9% COM PRESSÃO DE ALTA DOS PREÇOS EM DÓLAR

Por epbr - 25 de outubro de 2021 - Em Combustíveis

Com a pressão externa e dólar a R\$ 5,60, a Petrobras voltará a elevar os preços dos combustíveis entregues às distribuidoras na terça (26). O diesel A vai subir 9,15% e a gasolina A, 7,05%.



O preço médio da gasolina A passará de R\$ 2,98 para R\$ 3,19 por litro, alta de R\$ 0,21. No caso do diesel, o preço médio subirá de R\$ 3,06 para R\$ 3,34 por litro, reajuste de R\$ 0,28.

Na live semanal de quinta passada, Jair Bolsonaro já havia anunciado que os preços iam subir. “Só olhar para o preço lá fora”, disse.

O governo também anunciou uma bolsa de R\$ 400 por mês para caminhoneiros autônomos, recebida sob críticas por setores da categoria com se fosse uma “esmolinha”.

O repasse dos preços de mercado ocorre em uma janela bem mais curta que o reajuste anterior: a gasolina sobe 16 dias após a alteração mais recente; e o diesel, após 26 dias.

Nos reajustes anteriores, a gasolina chegou a ficar 58 dias com preço congelado e o diesel atingiu 85 dias.

Para os concorrentes da Petrobras, com o agravamento da crise inflacionária global, agravada no Brasil pela desvalorização do real, a companhia vem praticando uma defasagem entre os preços internacionais e domésticos, o que prejudica as importações.

Segundo cálculos, da Ativa Investimentos, os preços externos indicam uma necessidade de reajuste adicional de 17% para a gasolina. A consultoria não divulga os valores para o diesel.

A Petrobras nega.

“A Petrobras reitera seu compromisso com a prática de preços competitivos e em equilíbrio com o mercado, ao mesmo tempo em que evita o repasse imediato para os preços internos, das volatilidades externas e da taxa de câmbio causadas por eventos conjunturais”, disse na nota de anúncio dos reajustes de hoje.

Brent subiu mais de 8%

A retomada da atividade econômica e o controle da oferta de óleo por formadores de preço global da commodity vem provocando uma valorização acelerada do óleo. Desde 29 de setembro, reajuste anterior do diesel A, o Brent valorizou 8,4%.

A moeda brasileira, que vem perdendo para seus pares emergentes desde o pico da crise causada pela pandemia, subiu 3% no mesmo período.

Hoje, o Brent foi negociado na máxima de US\$ 85,77 no mercado futuro. Há um ano, o barril de referência do petróleo custava US\$ 42.

“Esses ajustes são importantes para garantir que o mercado siga sendo suprido em bases econômicas e sem riscos de desabastecimento pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras: distribuidores, importadores e outros produtores, além da Petrobras”.

Gasolina a R\$ 7 por litro em todo o país

O preço máximo da gasolina comum no país já supera R\$ 7 em oito estados brasileiros. Além de Acre, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, que já registravam as maiores cotações, Ceará, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná e Piauí também entraram para a lista de estados.

Os dados fazem parte da pesquisa semanal de preços divulgada pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) do período entre 17 e 23 de outubro. Foram pesquisados 4.614 postos em todo país, que indicaram preço médio de R\$ 6,30 para o litro da gasolina comum.

O preço final dos combustíveis é uma combinação dos custos e margens dos fornecedores (Petrobras e importadores), biocombustíveis (10% a 12% de biodiesel e 27% de etanol na gasolina), da distribuição e revenda e dos impostos.



Antes do reajuste de amanhã, a realização da Petrobras na gasolina estava em R\$ 2,18 (73% de gasolina A) na média nacional, cerca de 34%. O etanol anidro representa 17%; o restante da cadeia, 11%; ICMS, 27%; e impostos federais, 11%.

No caso do diesel, Petrobras fica com R\$ 2,71 (88% de diesel A) na média nacional, cerca de 54%. O biodiesel (12%) representa 13%; o restante da cadeia, 11%; ICMS, 15%; e impostos federais, 7%.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 25/10/2021

FINANCIAMENTO CLIMÁTICO DO ACORDO DE PARIS PRECISA SUBSIDIAR MAIS POBRES AFETADOS POR PANDEMIA

Plano define como os países ricos cumprirão meta de mobilização de US\$ 100 bilhões anuais prometidos aos países emergentes

Por Nayara Machado 25 de outubro de 2021 Em Agendas da COP26, Clima

O fundo climático prometido pelos países ricos no Acordo de Paris, de 2015, precisa destinar recursos para a recuperação de países e comunidades vulneráveis, levantando em conta os impactos da pandemia de covid-19, na aprovação de subsídios.

A Presidência da COP26 do Reino Unido publicou hoje (25) o Plano de Entrega de Financiamento do Clima para esclarecer quando e como os países ricos cumprirão a meta de disponibilizar US\$ 100 bilhões anuais para financiamento climático a países emergentes.

“De acordo com o Acordo de Paris, os países desenvolvidos reconhecem, em particular no contexto da pandemia da COVID-19, a necessidade de recursos públicos e baseados em subsídios, particularmente para os beneficiários com menor capacidade de mobilização de recursos nacionais e outros recursos”, diz o documento.

Há um reconhecimento, também, que a medida está atrasada e que precisa aceitar riscos mais elevados na aprovação de projetos para o dinheiro chegar às pessoas mais vulneráveis.

Em 2009, os países ricos se comprometeram com a meta de mobilizar conjuntamente US\$ 100 bilhões por ano até 2020 para atender às necessidades dos países emergentes. Entretanto, a meta coletiva reafirmada no Acordo de Paris em 2015 — e ampliada até 2025 — ainda não foi cumprida.

A divulgação do plano ocorre uma semana antes do início da Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2021, que vai reunir líderes globais em Glasgow, na Escócia, entre 31 de outubro e 12 de novembro.

O tema é uma das agendas prioritárias da COP26.

Com base na análise da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o plano de entrega diz que os países desenvolvidos farão um progresso significativo em direção à meta de US\$ 100 bilhões em 2022 e que há confiança no cumprimento em 2023.

“Os dados também fornecem confiança de que os países desenvolvidos podem mobilizar mais de US\$ 100 bilhões por ano daí em diante até 2025”, diz o documento (.pdf).

A estratégia foi dividida em 10 pontos:

1. Aumentar a escala do financiamento climático;
2. Aumentar financiamento para adaptação;

3. Priorizar o financiamento baseado em doações para os mais pobres e vulneráveis;
4. Lidar com as barreiras no acesso ao financiamento climático;
5. Fortalecer o mecanismo financeiro da UNFCCC e do Acordo de Paris;
6. Trabalhar com bancos multilaterais de desenvolvimento para aumentar e melhorar o financiamento climático;
7. Melhorar a eficácia do financiamento privado mobilizado;
8. Reportar o progresso coletivo de forma transparente;
9. Avaliar e desenvolver as lições aprendidas;
10. Levar em consideração a transição financeira mais ampla necessária para implementar o Artigo 2.1 do Acordo de Paris

O financiamento do clima desempenha um papel crítico para que países emergentes consigam investir no combate às mudanças climáticas em adaptação aos impactos.

Mas, com base no andamento dos apoios fornecidos na última década, análises indicam improvável que a meta de um bilhão de dólares fosse alcançada em 2020 e provavelmente também ficará aquém em 2021 e 2022.

“Podemos e devemos fazer mais para que o financiamento flua para as nações em desenvolvimento. Portanto, na preparação para a COP26, é vital que vejamos mais promessas dos países desenvolvidos e ações sobre as principais prioridades, como acesso a financiamento e financiamento para adaptação”, diz o presidente designado da COP26, Alok Sharma.

O plano foi produzido em conjunto pelas equipes do ministro do Meio Ambiente e Mudanças Climáticas do Canadá, Jonathan Wilkinson, e do secretário de Estado da Alemanha no Ministério do Meio Ambiente, Jochen Flasbarth, atendendo a um pedido de Alok Sharma.

“Embora seja decepcionante que a meta não tenha sido atingida até agora, dobrar ou aumentar significativamente os esforços de um grande número de países desenvolvidos — incluindo o Reino Unido, Canadá, Alemanha e outros — significa que agora estamos muito mais perto da meta e estamos cumprindo [com as obrigações] dos fundos para apoiar os países em ações contra as mudanças climáticas”, diz comunicado da presidência da COP.

O financiamento climático privado também teve um desempenho inferior ao das expectativas. O plano deixa claro que é preciso ser feito mais a esse respeito.

Além disso, Wilkinson e Flasbarth acreditam que promessas adicionais dos países desenvolvidos podem ser esperadas este ano, mas ainda não estão prontas para serem incluídas na análise no momento da publicação.

“No início deste ano, nosso governo dobrou seu compromisso com o financiamento do clima e se orgulha de ter assumido esse papel de liderança com a Alemanha, a pedido do presidente designado da COP26. Embora mais trabalho precise ser feito, espero que o relatório de hoje possa inspirar confiança de que os países desenvolvidos cumprirão suas promessas”, comenta o ministro canadense.

Já o secretário de Estado alemão Jochen Flasbarth, afirma que os países emergentes estão desapontados com o descumprimento da promessa feita em 2009 e que há muito trabalho a ser feito para ajudar cumprir o compromisso financeiro global até 2025.

“Posso garantir que a Alemanha está fortemente comprometida com a meta de US \$ 100 bilhões. Em 2020, fornecemos um total de 7,8 bilhões de euros para financiamento climático internacional. Pretendemos aumentar a fração de nosso financiamento climático proveniente de nosso orçamento nacional de 4 bilhões de euros em 2020 para 6 bilhões de euros em 2025”, completou Flasbarth.



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO AVALIA PROJETO DE LEI QUE PERMITE PRIVATIZAR A PETROBRAS

Objetivo é vender ações da companhia, mas manter indicação do presidente da empresa
Por Manoel Ventura



Sede da Petrobras no Rio Foto: Mauro Pimentel / AFP

BRASÍLIA — O governo avalia encaminhar ao Congresso Nacional um projeto de lei que, na prática, permite a privatização da Petrobras, de acordo com integrantes da equipe econômica. O texto permitiria a venda de ações da estatal de modo que o governo perca o controle da empresa.

O projeto avaliado pelo governo, por outro lado, manteria a prerrogativa de o Palácio do Planalto indicar o presidente da estatal e também vetar algumas medidas tomadas pela companhia — uma espécie de “golden share”, ação com poder de veto, típica das privatizações da década de 1990.

O dinheiro arrecadado poderia ser destinado para um fundo que pode fazer com que beneficiários do Auxílio Brasil recebam um “bônus” pela venda de ações da estatal. O beneficiário receberia um dinheiro além dos R\$ 400 que o governo anunciou como o piso do programa ao longo de 2022, ano de eleições presidenciais.

A possibilidade da venda da Petrobras começou a ser ventilada pelo governo mais abertamente depois da crise causada com o Auxílio Brasil de R\$ 400 para o qual o teto de gastos (regra que impede o crescimento das despesas da União) será alterado.

A intenção, porém, é só encaminhar ao Congresso o assunto depois do Senado votar a privatização dos Correios — estatal cuja venda já foi aprovada pela Câmara.

O governo foi metralhado pelo mercado por conta da mudança o teto e uma privatização da Petrobras poderia soar como um aceno aos investidores neste momento.

É preciso que esse assunto passe pelo Congresso Nacional porque a lei de criação da Petrobras é muito clara. "A União manterá o controle acionário da Petrobras com a propriedade e posse de, no mínimo, cinquenta por cento das ações, mais uma ação, do capital votante", diz o texto, que precisará ser alterado.

Como o GLOBO revelou neste mês, o governo prepara a criação de um fundo para distribuir a arrecadação obtida com venda de estatais e dividendos de empresas para beneficiários de programas sociais.

Essa conta vem sendo chamada internamente de Fundo de Redução da Pobreza e, inicialmente, seria abastecida com a venda de ações da Petrobras.



A Petrobras está sendo pressionada nos últimos meses por conta da alta dos combustíveis. Nesta segunda-feira, o presidente Jair Bolsonaro disse que a privatização da empresa entrou no radar do governo.

— Agora, quando fala em privatizar a Petrobras. Isso entrou no nosso radar. Mas privatizar qualquer empresa não é, como alguns pensam, pegar empresa, botar na prateleira, amanhã quem dar mais leva embora. É uma complicação enorme — afirmou em entrevista à Rádio Caçula FM.

O presidente ligou a venda da estatal à alta dos combustíveis:

— Ainda mais quando se fala em combustível. Se você tirar do monopólio do Estado e botar no monopólio de uma pessoa apenas, particular, fica a mesma coisa ou até pior.

O projeto de lei em avaliação pelo governo permitiria a venda de ações ordinárias da Petrobras, que são aquelas com poder de voto, mas com limites.

Hoje, o governo tem 50,50% das ações ordinárias da Petrobras. Na sequência, investidores não-brasileiros detêm 39,75%; e investidores brasileiros, 9,75%.

Considerando o capital total da empresa, o grupo de controle é composto por ações do governo e do BNDES que juntos detêm 36,75% dos papéis. O governo avalia começar a venda pelas ações do BNDES.

O projeto desenhado impediria que acionistas da Petrobras exercessem poder de voto limitado a 10% do capital votante. Ou seja, quem tiver mais do que 10% das ações, só poderia votar até esse limite. Essa regra já existe no modelo de privatização da Eletrobras, prevista para o primeiro trimestre do próximo ano.

O governo, portanto, pretende transformar a Petrobras numa “corporação”, sem controlador definido, embora queira manter o poder de indicar o presidente da estatal.

O governo pretende começar a venda de ações pelos papéis que hoje são detidos pelo BNDES e pelo BNDESPar, que somam cerca de 7% do capital total da empresa.

A Petrobras hoje registra R\$ 359,8 bilhões em valor de mercado, de acordo com dados da consultoria Econômica.

Também como o GLOBO mostrou, o fundo para distribuir dinheiro para beneficiários de programas sociais está sendo desenhado pela economista Solange Vieira, da confiança do ministro da Economia, Paulo Guedes. Ela deixou a Superintendência de Seguros Privados (Susep) no início do mês.

Embora o anúncio ainda não tenha sido feito, Guedes delegou a Vieira a tarefa de fazer o desenho do seu programa de “dividendo social” por meio do BNDES. O banco é responsável pela modelagem das privatizações do governo e, por isso, teria um papel importante nesse processo.

A equipe econômica defende que a Petrobras passe para o Novo Mercado, segmento de maior governança da Bolsa de Valores. Na avaliação da equipe de Paulo Guedes isso já elevaria o valor dos papéis, valorizando a empresa.

A intenção é que o dinheiro arrecadado com a venda das ações da Petrobras seja distribuído para beneficiários do Auxílio Brasil, programa social que vai substituir o Bolsa Família, como um adicional, para além do que ele já recebe todos os meses.

Só haveria distribuição caso haja a venda de estatais ou a distribuição de dividendos por empresas lucrativas. Dividendo é o lucro distribuído ao acionista.

A definição de um Auxílio Brasil de R\$ 400 por beneficiário em 2022 causou um debandada na equipe econômica, com a saída de secretários ligados à área orçamentária, após o governo decidir furar o teto de gastos para pagar o benefício.

O desenho do fundo é um dos focos do trabalho de Guedes neste momento. Nos bastidores, o ministro vê isso como uma forma de reduzir o tamanho do Estado, dar eficiência para empresas públicas e também aumentar a transferência de renda para os mais vulneráveis.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/10/2021

CENTRAIS SINDICAIS FAZEM ATO EM DEFESA DA DESONERAÇÃO DA FOLHA

Para entidades, medida é crucial para preservar empregos

Por Guilherme Caetano



Sindicatos de trabalhadores foram às ruas em São Paulo em manifestação a favor da desoneração da folha de pagamento Foto: Edilson Dantas

SÃO PAULO — Sindicatos de trabalhadores foram às ruas nesta segunda-feira em uma manifestação a favor da desoneração da folha de pagamento. O Congresso analisa proposta que prorroga essa medida — válida para 17 setores da economia que são grandes empregadores - até 2026. Para

os trabalhadores, a medida é crucial para preservar empregos. Estes setores empregam 6 milhões de pessoas.

Em vigor desde o governo de Dilma Rousseff, em 2011, uma lei permite que alguns setores realizem a substituição da contribuição previdenciária sobre a folha de pagamentos por uma porcentagem da receita bruta das empresas.

Entre os beneficiários estão setores da indústria (como couro, calçados, confecções, têxtil, aves, suínos), serviços (como TI, call center, hotéis), transportes (rodoviário de carga, aéreo), construção e outros.

As empresas, em vez de recolherem a Contribuição Previdenciária Patronal na porcentagem de 20% sobre a folha de salários, podem optar por fazer o recolhimento em percentual sobre a receita bruta, que pode variar de 1% até 4,5% de acordo com o setor que se enquadra.

A desoneração tem como objetivo estimular o emprego formal em segmentos intensivos em mão de obra, mas perde a validade em dezembro. Em 15 de setembro, a Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados aprovou o projeto de lei que prorroga a medida até 2026.

Desde então, no entanto, a proposição está parada na Comissão de Constituição e Justiça. O relator do projeto é o deputado Delegado Marcelo Freitas (PSL-MG), aliado do governo federal.

Em São Paulo, o protesto foi realizado na Avenida Paulista, na esquina com a Rua Augusta, em frente ao prédio do Banco do Brasil, também sede do governo federal em São Paulo. Participaram do ato entidades como a União Geral dos Trabalhadores (UGT), a Força Sindical, a Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB), a União Geral dos Trabalhadores (UGT).

Também estiveram presentes sindicatos dos setores atingidos, como o Sindicato dos Trabalhadores em Telecomunicações (Sintetel), Sindicato de Trabalhadores nas Indústrias da

Construção Civil (Sintracon) e o Sindicato de Trabalhadores de Empresas Prestadoras de Serviço em TV por Assinatura (Sindistal).

O protesto fechou duas faixas da avenida em frente ao edifício, por volta das 15h.

O presidente da CSB, Antônio Neto, que também é presidente municipal do PDT em São Paulo, afirmou que milhares de trabalhadores correm o risco de ser demitidos a partir de 1º de janeiro de 2022 pelas empresas afetadas pelo possível fim das desonerações.

— Veja, não está sendo aprovado no Congresso a prorrogação da desoneração até por uma incompetência deles (governo federal), que não aprovaram uma reforma tributária — afirmou Neto ao GLOBO.

O presidente da Força Sindical, Miguel Torres, disse que a desoneração não precisaria durar mais de dois anos se o governo aprovasse uma reforma tributária "justa".

O deputado federal Orlando Silva (PCdoB-SP) disse que a prorrogação da medida não afetaria negativamente nem governo federal nem empresas, mas permitiria os setores empregarem trabalhadores a menor custo.

— Desonerar a folha significa que, para a empresa, não vai custar contratar gente, o custo vai ser menor. E o governo, com isso, não perde nada, porque vai manter a arrecadação. Isso serve para estimular a economia. A medida serve para gerar mais emprego — discursou o deputado do carro de som.

Marcos Milanez, representante da Sintetel, disse que os setores afetados pela medida empregam milhões de pessoas e que, por isso, os prejuízos por uma eventual onda de demissões seriam grandes.

— É (preciso) olhar para as empresas que mais geram empregos neste país. Manter a desoneração da folha é uma questão de responsabilidade social — afirmou.

Presidente da Força Sindical, João Carlos Gonçalves, o Juruna, disse ao GLOBO esperar que o Congresso aprove a medida, que está na CCJ:

— Tem muita dificuldade (em avançar o projeto que prorroga a desoneração), mas nossa experiência já demonstrou que o Congresso é sensível a essa mudança.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/10/2021

GUEDES: EM 30 ANOS PETROBRAS VAI VALER ZERO, DEFENDENDO A PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL

Ministro da Economia ainda exaltou fala do presidente Jair Bolsonaro sobre venda da estatal: "fez brotar do chão R\$ 100 bilhões"

Por Fernanda Trisotto e Dimitrius Dantas



O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: EVARISTO SA / AFP

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o Brasil precisa "tirar o petróleo" para usar os recursos em investimentos, educação e tecnologia antes que a Petrobras passe a valer nada. Na defesa pela venda da estatal, ele ainda destacou uma fala do presidente Jair Bolsonaro, sobre o governo estudar a

privatização, para justificar a alta nos papéis da companhia na Bolsa de Valores.

— A Petrobras vai valer zero daqui a 30 anos. E o que nós fizemos? Deixamos o petróleo lá em baixo com um monopólio, uma placa de monopólio estatal em cima. O objetivo é tirar esse petróleo o mais rápido possível e transformar em educação, investimento, treinamento, tecnologia — afirmou durante evento de lançamento do Plano de Crescimento Verde nesta segunda-feira.

Como o GLOBO mostrou, o governo avalia encaminhar ao Congresso Nacional um projeto de lei que, na prática, permite a privatização da Petrobras, de acordo com integrantes da equipe econômica. O texto permitiria a venda de ações da estatal de modo que o governo perca o controle da empresa.

O tema foi mencionado por Bolsonaro durante uma entrevista a uma rádio nesta segunda. Para Guedes, a fala do presidente é a responsável pela elevação dos papéis da Petrobras, que subiram 6% na Bolsa:

— Bastou o presidente falar 'vamos estudar', e o negócio sai subindo e aparece R\$ 100 bilhões. Não dá pra dar R\$ 30 bilhões para os mais frágeis num momento terrível como esse, se basta uma frase do presidente para aparecer R\$ 100 bilhões, brotar no chão de repente. Por que nós não podemos pensar ousadamente a respeito disso?

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/10/2021

NITERÓI QUER MULTIPLICAR POUPANÇA DOS ROYALTIES DO PETRÓLEO NO MERCADO FINANCEIRO COM A AJUDA DA TECNOLOGIA

Para ajudar nas decisões de investimento, um software está sendo desenvolvido para mapear as melhores opções de aplicação de parte do fundo criado pela cidade

Por Raphaela Ribas



Plataforma de petróleo estacionada na Baía da Guanabara, nas proximidades de Niterói
Foto: Antonio Scorza/Agência O Globo/10-03-2021

RIO - A partir deste ano, Niterói vai aplicar parte do dinheiro que recebe como royalties e participações especiais do petróleo no mercado financeiro, com meta de rentabilidade acima da

inflação.

Para ajudar nas decisões de investimento, um software está sendo desenvolvido para mapear as melhores opções de aplicações para o Fundo de Equalização de Receita (FER), a poupança dos royalties feita pela cidade.

O modelo será o primeiro do país, embora o Estado do Espírito Santo e as prefeituras de Maricá (RJ) e Ilhabela (SP) também já tenham criado uma espécie de fundo soberano para administrar os recursos do petróleo.

Estes fundos consistem em uma poupança mensal a partir da arrecadação dos royalties e participações especiais gerados pela extração de petróleo na costa.

Cada estado e cidade, à sua maneira, busca uma forma de fazer o dinheiro render enquanto fica reservado para investimentos e emergências em vez de ser gasto com custeio.

No sistema de modelagem matemática que será usado em Niterói, uma parceria da prefeitura com a Universidade Federal Fluminense (UFF) e o Jain Family Institute (JFI) vão viabilizar a criação de um software capaz de compilar dados do mercado financeiro e formular cenários de com diferentes possibilidades de investimento.

A partir dessa simulação, um conselho gestor e um comitê de investimentos vão decidir quais aplicações serão feitas para multiplicar os recursos.

Inspiração no mercado

A secretária de Fazenda de Niterói, Marília Ortiz, explica que as ferramentas usadas para este sistema são inspiradas nas usadas pelos maiores gestores privados de investimentos no mundo, a exemplo do que outros países produtores de petróleo já fazem com os royalties gerados pela indústria extrativa.

A adaptação, diz ela, é para que o modelo brasileiro atenda às leis e exigências que regem o mercado financeiro local.

Os rendimentos desses investimentos vão para essa espécie de poupança do município com o objetivo de amortecer futuros choques inesperados de receita ou crises, como a pandemia. A poupança de royalties de Niterói soma atualmente R\$ 207 milhões.

Segundo o prefeito de Niterói, Axel Graef, a expectativa é chegar a um montante de R\$ 380 milhões até fim de 2022 entre a poupança e o retorno dos investimentos.



Axel Graef, prefeito de Niterói Foto: Divulgação/Arquivo

— A criação da Poupança dos Royalties, por lei, representa uma política pública voltada para as gerações futuras de Niterói. Nossas estimativas apontam para um aumento de 150% na rentabilidade do fundo de Niterói — disse Graef.

Greve: Com ameaça e reclamando de 'bolsa-diesel', caminhoneiros terão reunião no Planalto

Hoje, os valores oriundos dos royalties, participações especiais e recursos repassados pelos governos estadual e federal ficam no FER, criado em 2019.

Apenas uma parcela em renda variável

A maior parte (90%) é usada para investimentos na própria cidade, mas, neste ano, foi aprovada uma lei que permite direcionar 10% dos recursos em aplicações financeiras.

Segundo a secretária Marília Ortiz, até 25% desse montante pode ser aplicado em renda variável (como ações) e até 75% em renda fixa (como em títulos públicos):

— Hoje, o foco do fundo é garantir a equalização da receita. Tem que fazer uma política de investimento mais conservadora, mas com algum grau de risco para render mais do que poupança e renda fixa. O objetivo é que renda no mínimo 100% do CDI — destaca a secretária.

Para acompanhar e avaliar os riscos dos investimentos, foi criado um comitê de governança.

Outros modelos

A expectativa é que nos próximos anos o Brasil tenha um salto recorde na produção de petróleo, com as cidades e estados costeiros chegando a receber um total de R\$ 47,6 bilhões em royalties até 2024.

Maricá foi o primeiro a criar um fundo soberano. Sendo uma das cidades com maior arrecadação dos royalties do petróleo, em 2017, uma lei municipal determinou a reserva mensal de 1% a 15% do total de royalties e participações especiais para investimentos na cidade.

Já no Espírito Santo, parte da arrecadação do estado com a indústria do petróleo será usado para investir em empresas de pequeno porte com potencial de crescimento, como start-ups..

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/10/2021

GUEDES COBRA REFORMAS DO SENADO PARA COMPENSAR GASTOS DO AUXÍLIO BRASIL, MAS NÃO VIABILIZA PLANO PARA EMPREGO

Bandeiras de Guedes, programas que preveem carga tributária menor e menos proteção trabalhista para incentivar vagas não avançam no Congresso

Por Geralda Doca

BRASÍLIA - Na companhia do presidente Jair Bolsonaro, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou neste domingo que o Senado pode ajudar a compensar o furo no teto de gastos para viabilizar o programa social Auxílio Brasil com a aprovação de reformas como as do Imposto de Renda e administrativa.

O governo aposta no novo Auxílio Brasil como vitrine econômica para o ano que vem, quando o presidente Jair Bolsonaro pretende concorrer à reeleição, mas Guedes não consegue fazer deslanchar políticas de incentivo à geração de empregos que sempre foram uma de suas bandeiras.

O Brasil tem hoje cerca de 14 milhões de desempregados.

Especialistas avaliam que o governo foi bem-sucedido ao agir rápido na pandemia com os programas de redução de jornada e salários para evitar um corte maior de vagas formais, mas não conseguiu ir muito além de ações assistenciais emergenciais.

Os programas para incentivar contratações que previam menos encargos e menor proteção trabalhista a jovens e maiores de 55 anos — justamente os grupos com mais dificuldade de obter emprego — não foram adiante no Congresso.

Assim como os planos de Guedes para incentivar a qualificação profissional não saíram do papel. E quase 100 dias após a recriação do Ministério do Trabalho e Previdência, sob o comando de Onyx Lorenzoni, o governo não anunciou nenhuma medida para enfrentar o alto desemprego.

Segundo o economista Marcelo Neri, do Centro de Políticas Sociais da FGV, entre 2019 e meados deste ano, os rendimentos das famílias encolheram 9,4%. Entre os mais pobres, que têm mais dificuldades de encontrar trabalho, o recuo foi de 21,5%.

— Não tivemos nenhuma mudança institucional no mercado de trabalho para facilitar a colocação de jovens. Durante a pandemia, eles foram muito prejudicados no processo de aprendizagem e terão maior dificuldade para conseguir uma vaga — observa o pesquisador.

Obstáculo no Senado

Em novembro de 2019, o governo enviou ao Congresso uma medida provisória (MP), que criava o Emprego Verde e Amarelo.



A ideia era estimular a geração de postos de trabalho para jovens com redução de encargos trabalhistas. A MP avançou na Câmara, onde foi expandida para pessoas com mais de 55 anos, mas não foi votada no Senado.

Neste ano, o governo aproveitou a tramitação de uma MP para tentar ressuscitar trechos do Emprego Verde e Amarelo no relatório. O plano era pagar um Bônus de Inclusão Produtiva (BIP) de meio salário mínimo para a qualificação de jovens entre 18 e 29 anos nas empresas, sem vínculo empregatício. Também foi incorporado à proposta um regime de trabalho formal diferenciado, com direitos trabalhistas reduzidos. Não passou no Senado.

— O desemprego é mais alto entre jovens e pessoas mais velhas. Foi uma pena as medidas de estímulo à geração de vagas para esses grupos não terem avançado — diz o economista José Márcio Camargo.

Para o relator das propostas na Câmara, deputado Christino Áureo (PP-RJ), faltou sensibilidade do Senado:

— É lamentável. Depois da saúde, a questão do emprego é a mais urgente.

Efeito limitado

Para o economista José Pastore, especializado em relações de trabalho, medidas voltadas para facilitar a inserção de grupos mais prejudicados no mercado de trabalho são positivas, mas têm efeito limitado.

O que gera empregos, destaca, é a retomada da atividade econômica. Para isso, diz ele, é preciso credibilidade da política econômica para atrair investimentos, sobretudo em infraestrutura, que gera muitas vagas:

— Sem resolver isso, não tem jeito. Não existe magia.

O governo tem comemorado a queda de um ponto percentual da taxa de desemprego medida pelo IBGE em três meses, para 13,7% em julho. Ainda assim, há 14,1 milhões de desempregados.

Guedes gosta de destacar a geração de vagas formais apurada por sua pasta, mas a maior parte é de empregos com salários baixos. Na semana passada, o ministro da Economia disse que o governo vai retomar as iniciativas já anunciadas para estimular o emprego entre os mais jovens:

— Aparentemente, houve um desarranjo político no Senado. Mas vamos voltar a isso — disse Guedes, ao se referir ao BIP.

Em nota, a pasta do Trabalho afirmou que considera fundamental a adoção de medidas para estimular empregos e defendeu uma união entre Poderes: “Para esse fim, será indispensável a atuação conjunta entre Executivo, Legislativo e Judiciário na modernização do sistema trabalhista brasileiro.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/10/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘BOLSONARO NÃO É POPULISTA’, DEFENDE GUEDES



Ao lado do presidente, que definiu como 'popular', ministro repele críticas e tenta justificar alteração na âncora fiscal do País

**Por BRENO PIRES SANDRA MANFRINI FRANCINE DE LORENZO
GABRIELA BILO / ESTADÃO**

Bolsonaro tem 'sensibilidade', diz Guedes, em entrevista conjunta

Em entrevista, ao lado do presidente Jair Bolsonaro, o ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu, ontem, a decisão do governo federal de alterar a regra do teto de gastos, âncora fiscal do País, para viabilizar o pagamento de R\$ 400 no Auxílio Brasil até dezembro de 2022. Ele disse que a decisão não transforma o presidente Jair Bolsonaro em um populista. "O presidente não é populista. Ele é popular", afirmou.

Guedes argumentou que Bolsonaro "tem a sensibilidade de saber, olha, chegou a hora que nós temos de atender. Tem brasileiro comendo osso, passando fome. A mídia mesmo ficou falando isso aí três meses, tem brasileiro passando fome, comendo ossos. Como é que um presidente da República vai fazer? Ele fica num difícil equilíbrio".

Segundo o ministro, R\$ 400 foi o meio-termo entre o que a equipe econômica propôs, de R\$ 300, e o que os políticos defendiam, R\$ 600. "A equipe econômica fala assim, vamos dar R\$ 300. Aí os políticos: vamos dar 600. Aí ele olha e fala: vamos dar R\$ 400. E aí eu, como economista, tenho de avisar ao presidente: presidente, isso aí nós temos de pedir uma licença, porque vamos atingir ao teto. Ah, podemos reformular o teto? A reformulação é tecnicamente correta, para sincronizar as despesas com o teto, hoje eles estão descasados", disse Guedes.

"O presidente precisa enfrentar o problema da miséria que se agudizou durante a pandemia", acrescentou. "E aí ele precisa de R\$ 30 bilhões para dar R\$ 100 a mais para o Bolsa Família. Vocês todos sabem que tínhamos previsto R\$ 300 dentro do teto. Estava previsto, só que o Senado não avançou com a matéria. Não conseguiu avançar com (a reforma) do imposto de renda, que daria a fonte. Se a gente fizer uma reforma administrativa que dê R\$ 300 bilhões, não tem problema dar R\$ 30 bilhões para os vulneráveis e os frágeis."

Apesar de defender a mudança, Guedes definiu o teto como "uma bandeira nossa de austeridade". Ele disse que "o teto é um símbolo de compromisso para gerações futuras. Mas, se você perguntar para gerações futuras, nós vamos deixar 17 milhões de famílias brasileiras passando fome? Eles vão dizer que não. Eles vão dizer, faça um outro sacrifício aí, por exemplo, a reforma administrativa, porque aí você poupa para gerações futuras R\$ 300 bilhões".

Guedes devolveu as críticas a economistas que reprovaram a ruptura do teto e disse que "o presidente tem de tomar uma decisão política muito difícil: ou se respeita o teto, ou deixa 17 milhões de brasileiros na fome. É muito difícil, e eu tenho de calibrar isso". •

Valor Ministro diz que R\$ 400 é o meio-termo entre o que a equipe propôs e o que os políticos queriam

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/10/2021**

CONTER AQUECIMENTO GLOBAL É UM DESAFIO GRANDIOSO

Por Luiz Carlos Trabuco Cappi

Para salvar o bioma, é preciso buscar respostas na ciência e na conscientização

Em sintonia com os debates e decisões a serem adotadas a partir da semana que vem, na COP26, em Glasgow, o Fundo Monetário Internacional (FMI) produziu um relatório sobre o aquecimento global e suas consequências. Numa frase, a diretora-geral do FMI, Kristalina Georgieva, resumiu a proposta da instituição: "A chave é colocar um preço para o carbono".

A importância do relatório está em sua origem. O FMI foi conhecido em décadas passadas como uma entidade técnica voltada a resolver dificuldades financeiras dos países membros. Sinal dos tempos, é agora um órgão cada vez mais dedicado a refletir sobre cenários econômicos e os impactos de temas atuais como os múltiplos riscos para a economia com eventos como a pandemia da Covid-19, suas variantes, e as mudanças climáticas.

O aquecimento global, o efeito estufa e os desastres naturais são fatos que afetam a expectativa de crescimento do PIB, do lucro, da dívida e do preço dos ativos de todos os países. Além de acentuar as desigualdades sociais.

O documento do Fundo aponta e critica o custo social do uso dos combustíveis fósseis. O consumo de petróleo é maior nos países e famílias de rendas mais altas e os custos sociais são maiores para os mais pobres. Em todos os países, há um risco evidente às gerações futuras. O texto argumenta que se está subsidiando os primeiros e impondo danos aos mais vulneráveis. A cobrança correta desses custos reduziria o consumo e, conseqüentemente, as emissões de carbono em 32% em relação aos níveis de 2018.

A COP-26 renovará as esperanças. Pela repercussão e o nível dos debates científicos, além do anúncio de uma agenda concreta, o evento estabelece referências e parâmetros. A 26.ª reunião do grupo contará com 197 países. O objetivo é transformar o mundo com base na economia verde, saudável e resiliente. Em formato híbrido, presencial e a distância, as sessões terão seis eixos: natureza, cadeias alimentares, infraestrutura sustentável, energia limpa, cidades e reduções da poluição.

Para a humanidade, que está superando a crise sanitária da Covid-19, conter o aquecimento global é um desafio grandioso. É preciso buscar respostas na ciência, no conhecimento e na conscientização. O foco de todo o esforço são pessoas e famílias. Elas é que sofrem os efeitos das mudanças climáticas, na forma de desemprego, da inflação e da fome. Salvar o bioma é salvar as pessoas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/10/2021

ZEMA ANUNCIA CONGELAMENTO DO ICMS NO PREÇO DO DIESEL EM MG



Romeu Zema diz que vai congelar ICMS a partir de hoje
Imagem: Divulgação/Governo de Minas Gerais

O governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo-MG), anunciou hoje, em entrevista à CNN Brasil, que congelará o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) sobre o diesel no estado. Ele não explicou por quanto tempo a medida será válida e qual o impacto que ela terá na arrecadação.

Zema já vinha defendendo o congelamento do preço de referência usado para a cobrança do ICMS sobre os combustíveis, sendo que Minas Gerais e Maranhão chegaram a apresentar uma proposta em reunião extraordinária do Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária). Porém, a proposta não teve apoio da maioria dos Estados

"A partir de hoje estaremos congelando o ICMS do óleo diesel. Mesmo que ele venha aumentar, nós não reajustaremos o valor que é cobrado. Ou seja, o percentual começa a cair a cada aumento que o óleo diesel tiver. Dessa maneira, espero que o estado esteja contribuindo para amenizar, mas o problema é muito maior", disse Romeu Zema.

Mais tarde, em postagem no Twitter, ele reafirmou a medida.



O imposto estadual ICMS é cobrado pelo sistema de "substituição tributária", pelo qual todo o tributo devido ao longo da cadeia é recolhido logo no início do percurso, ou seja, nas refinarias. Hoje, cada Estado define o preço de referência para recolher o imposto, chamado de Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF), atualizado quinzenalmente.

Zema não entrou em detalhes sobre a medida, mas a tendência é que Minas Gerais trave o preço de referência, sem levar em conta novos aumentos de combustível na atualização quinzenal.

O impacto que o congelamento terá no preço do diesel é incerto, mas deve ser reduzido. Segundo avaliação do governador, a alta dos combustíveis é explicada por diversos fatores, sendo que o ICMS não tem papel preponderante.

"Nenhum estado vai conseguir resolver esse problema, é um problema do Brasil e do mundo", disse Zema, para quem a solução não será com a mudança na cobrança do ICMS. "Se amanhã o petróleo e o câmbio subirem, o preço continuará subindo", disse

O congelamento do ICMS é anunciado por Zema depois de uma semana de apreensão em Minas Gerais, quando uma greve de tanqueiros chegou a afetar a distribuição de combustível no Estado.

Ele, porém, rebateu críticas do presidente Jair Bolsonaro (sem partido) sobre a culpa pela alta dos combustíveis. "O ICMS é a principal fonte de receita de todos os estados e o combustível é o maior arrecadador dentro dos estados. O Governo Federal é fácil dizer que vai zerar PIS e Cofins, representa 1%, 2%. Para estados, ICMS é 20%", disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/10/2021

PETROBRAS FAZ NOVO PEDIDO PARA EXPLORAR PETRÓLEO NA FOZ DO RIO AMAZONAS

Por André Borges

Brasília - A Petrobras apresentou ao Ibama um pedido de licença de operação para explorar petróleo da região da foz do Rio Amazonas, uma área de extrema sensibilidade ambiental. A solicitação da licença de operação, documento necessário para autorizar as perfurações, foi enviada ao órgão ambiental no dia 30 de agosto, mas a Petrobras só tornou o ato público nesta sexta-feira, 22, por meio de aviso no Diário Oficial da União.

A insistência em perfurar cinco blocos na região marítima da foz do Amazonas ocorre após o Ibama rejeitar quatro solicitações feitas pela antiga dona dessas concessões, a petroleira francesa Total E&P. Os blocos estão localizados em águas profundas no norte do Brasil, a



aproximadamente 120 km do Estado do Amapá, uma área que, segundo a Petrobras, é uma “fronteira exploratória de alto potencial na margem equatorial brasileira”.

Em fevereiro deste ano, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou a transferência dos cinco blocos de petróleo da Total para a Petrobras. A decisão ocorreu após a empresa francesa não conseguir avançar com o processo de licenciamento ambiental dos blocos, que estão localizados em uma das áreas mais sensíveis da região e extrema riqueza ambiental.

As áreas foram leiloadas em 2013, arrematadas em um leilão pelo consórcio formado entre a Total e a britânica BP. A licença ambiental para exploração dos blocos, no entanto, nunca foi alcançada pelas companhias. Em 2018, o Ibama rejeitou, pela quarta vez, um pedido da Total para iniciar a perfuração na bacia.

À época, a Petrobras afirmou, em comunicado, que entrou em acordo com a Total para assumir “a operação e a integralidade das participações” da empresa nos blocos. Nos cálculos de geólogos, haveria até 14 bilhões de barris de petróleo, o que supera as reservas provadas do Golfo do México.

A reação internacional ao projeto alerta para os riscos ambientais dessa exploração. O Greenpeace chegou a contratar pesquisadores especialistas para examinar os riscos das atividades. A organização alertou para impactos como perturbação ao bem-estar de animais como baleias, golfinhos, tartarugas e peixes-boi, risco de contaminação de um dos maiores manguezais do mundo e devastação dos corais da Amazônia, antes mesmo de a ciência conhecer bem esse ecossistema.

Em 2018, a então presidente do Ibama, Suely Araújo, negou o pedido de licença da Total, e destacou “pendências graves” nos estudos, como o não atendimento integral de procedimentos a serem adotados em caso de incidente na perfuração. Na época, as análises apontaram ainda que a caracterização das etapas do processo de perfuração não estava em conformidade com as regras, que não havia Plano de Gerenciamento de Resíduos da Atividade de Perfuração e que não foi possível identificar quais medidas seriam efetivamente implementadas quanto ao Projeto de Prevenção e Controle de Espécies Exóticas, ou seja, aquelas que não são naturais da região.

Em seu pedido de licença de operação, a Petrobras declara que “foram elaborados o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, protocolados eletronicamente” no Ibama, para apoiar a nova solicitação.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/10/2021*



VALOR ECONÔMICO (SP)

MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,4% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 119,08 POR TONELADA

Principal matéria-prima do aço exibe desvalorização acumulada em outubro de 0,13% e de 25,8% no ano

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Chinatopix via AP

Os preços do minério de ferro iniciaram a semana em queda no mercado à vista, na contramão da trajetória dos contratos futuros, refletindo a fraca atividade comercial nos portos chineses e as previsões pessimistas de produção e consumo de aço na China.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com queda de 0,4% no porto de Qingdao,

para US\$ 119,08 por tonelada.

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço voltou a zerar os ganhos acumulados em outubro e passou a exibir leve desvalorização, de 0,13%. Em 2021, a perda acumulada chegou a 25,8%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), os contratos mais negociados de minério com vencimento em janeiro subiram 1,7%, para 688,50 yuan por tonelada

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/10/2021

COMPASS: COMPRA DA SULGÁS DÁ MAIS PODER EM NEGOCIAÇÕES DE GÁS NATURAL, DIZEM BTG E BOFA

Além disso, acelera expansão em diferentes partes da cadeia de fornecimento de gás natural no Brasil

Por Felipe Laurence e Flávyá Pereira, Valor — São Paulo



Foto : Divulgação/Compass

A aquisição da Sulgás traz muitos benefícios estratégicos para a Compass, subsidiária da Cosan no setor, dizem o BTG Pactual e o Bank of America (BofA).

Com a compra, a empresa passa a controlar mais de 67% da distribuição de gás natural no Brasil, aumentando sua força na negociação de contratos e volumes. Além disso, acelera sua expansão em diferentes partes da cadeia de fornecimento de gás natural no Brasil.

Os analistas Thiago Duarte, Pedro Soares e Henrique Brustolin, do BTG, destacam que o preço pago no leilão, de R\$ 2 bilhões, é um prêmio para ter o controle a empresa.

“Apesar de não sabermos como calcular as sinergias, acreditamos que elas serão relevantes”, diz o BTG.

Em 2020, a Sulgás teve lucro de R\$ 79 milhões e Ebitda de R\$ 137 milhões, o que implica em múltiplos de 23 vezes o preço lucro e 13 vezes o valor sobre o Ebitda, em linha com a Comgás. Mas a empresa tem uma margem Ebitda menor (16,5% contra 28,7%), o que eleva o seu potencial de crescimento.

Na visão do BTG, a aquisição da Sulgás e a da Gaspetro dão mais força para uma possível oferta de ações futura da Compass. Os analistas escrevem que ainda é necessário algum esclarecimento sobre o arcabouço regulatório da Sulgás para fazer uma avaliação concreta da aquisição.

Já os analistas Guilherme Palhares e Isabella Simonato, do BofA, ressaltam que a Sulgás teve receita de R\$ 827 milhões em 2020 e uma margem de 16,5%.

“É um prêmio em relação a outras empresas de serviços públicos com um dígito médio a alto. Mas entendemos que há oportunidades de crescimento significativas que diluiriam esse múltiplo ao longo do tempo”, avalia a equipe do BofA, acrescentando que a base de clientes pode aumentar em 1,6% e 9% em volumes.

O relatório do banco reforça que o volume da Sulgás hoje está um pouco limitado pelo fornecimento de gás que vem do gasoduto Galbol. Porém, os analistas acreditam que a privatização da empresa e a aceleração dos investimentos podem impulsionar o desenvolvimento de projetos de abastecimento já existentes de terceiros.

O BofA reitera que isso pode permitir que a Sulgás conecte mais clientes e melhore o mix. Os clientes residenciais representaram apenas 3,5% da receita da Sulgás em 2020, contra 19% da Comgás (Companhia de Gás de São Paulo). Já os clientes comerciais foram de 4%, contra 5% da Comgás.

“Esses dois segmentos apresentam margens acima da média e representam uma oportunidade interessante para a Sulgás”, dizem os analistas.

Recomendação

O BTG Pactual tem recomendação de compra para Cosan, com preço-alvo em R\$ 39, potencial de alta de 86,4% sobre o fechamento da última sexta-feira. O BofA também tem recomendação de compra para a Cosan, com preço-alvo de R\$ 43 por ação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/10/2021

VLI PLANEJA CRESCER NO ARCO NORTE COM INVESTIMENTOS DE R\$ 15 BILHÕES

Maior parte dos recursos previstos para investir abrange três novos trechos de ferrovias nos Estados de Mato Grosso, Minas Gerais e Maranhão

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Pousada, presidente da VLI: “Temos uma estratégia de longo prazo, com entrada em novos Estados e voltada para escoar cargas por portos do Norte do país” — Foto: Julio Bittencourt/Valor

O novo ciclo de crescimento da VLI Multimodal, concessionária de ferrovias e terminais portuários, vai priorizar o chamado Arco Norte, entrando em novos mercados de cargas, como Mato Grosso e expandindo no Maranhão, disse ao Valor o presidente da companhia, Ernesto Pousada. Para isso, informou o executivo, esse plano



prevê investimentos de R\$ 15 bilhões ao longo desta década em novos trechos ferroviários que requereu junto a Estados dentro de novas regras regulatórias para o setor de ferrovias.

Três trechos, que somam mais de 1 mil km se destacam entre os quatro pedidos de autorizações que a VLI protocolou e que começam a passar pelo crivo técnico da ANTT (agência reguladora) e do Ministério de Infraestrutura. O maior deles é o de Água Boa a Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso, com 508 km. O outro liga Chaveslândia (MG), na divisa com Goiás, a Uberlândia, com 276 km.

Esses dois pedidos geraram uma controvérsia com a Rumo, do grupo Cosan, que contesta, no Minfra, o conceito do projeto de lei que dá prioridade a quem pede a autorização primeiro. “Não vou entrar no mérito da discussão de quem está certo, fica para os legisladores”, disse Pousada.

O executivo afirma que a VLI vem analisando novos investimentos voltados ao Arco Norte e entrada no mercado de Goiás desde 2018. “Há mais de 12 meses estamos debruçados sobre uma série de análises para os projetos dessas autorizações”.

Os dois outros trechos são: um que vai de Balsas a Porto Franco, no Maranhão (230 km), e um pequeno, de 9 km, na Baixada Santista, ligando a região do Perequê até seu terminal portuário Tiplam, em Cubatão, não precisando mais usar trecho da MRS.

“Essas autorizações, que são a base de nossa estratégia para um novo ciclo de expansão, permitem à VLI entrar em dois novos Estados - Goiás e Mato Grosso - e passar a oferecer novas opções de transporte e logística aos clientes (produtores de grãos e outras cargas) dessas regiões”, afirma Pousada. “O Brasil precisa ganhar produtividade na logística e o novo ciclo é de maior eficiência, enquanto o que acabou se destacou nos gargalos e na maior oferta de capacidade de transporte”.

Ontem, na ANTT, teve início o processo de análise do ponto de vista técnico dos pedidos. A seguir, o parecer será enviado ao Minfra, que fará a sua análise e daí tomará uma decisão final de quem poderá construir no trajeto requerido. “Não foi da noite para o dia que corremos e apresentamos protocolos. Estamos avaliando há um bom tempo”, diz o executivo.

A Rumo também protocolou pedidos no trecho Água Boa-Lucas do Rio Verde. Neste local pretende chegar com a ampliação da Ferronorte, a partir de Rondonópolis.

Segundo Pousada, há um enorme potencial de expansão pelo Arco Norte, por onde a empresa tem planos de crescer. “Já estamos no Porto de Itaqui (em São Luís), operando cargas a partir do nosso trecho na Norte-Sul e passagem pela Estrada de Carajás, da Vale”. Somente no trecho Balsas-Porto Franco estima-se arrebatar 6 milhões de toneladas de cargas de grãos (soja e milho, principalmente). O trecho se conecta à ferrovia da VLI - Tramo Norte da Norte-Sul - que vai de Palmas (TO) até Açailândia (MA).

No trajeto Água Boa a Lucas do Rio Verde, informa o executivo, a empresa teria acesso a um mercado de 20 milhões a 30 milhões de toneladas por safra. “Podemos chegar ao Centro do Estado”, diz. Esse tramo de 508 km se conectaria à FICO, ferrovia que sai de Água Boa até um ponto da Norte-Sul.

A construção da FICO está à cargo da Vale, a partir do acordo de renovação de suas concessões. Depois de pronta, entregar à União, que coloca em licitação. “Fizemos o pedido independentemente de disputar a FICO no futuro”.

No projeto ligando as mineiras Chaveslândia e Uberlândia, onde passam os trilhos da FCA, ferrovia controlada pela VLI, a empresa estima que poderá acessar um mercado de 10 milhões a 15 milhões de toneladas de grãos produzidos em Goiás. E pode agregar outras cargas no trajeto, rumo ao porto capixaba de Vitória ou a Santos.



Na avaliação do executivo, as regiões norte e leste (Alto Araguaia) do Mato Grosso vão crescer muito Norte, gerando muita carga. “Essa carga toda tem de ser escoada em quatro meses”, diz. A subida para portos no Norte surge como alternativa ao sistema já congestionado dos portos no Sudeste, afirma.

O montante de investimentos, disse Pousada, será feito com recursos próprios e acesso a capital por meio de financiamentos.

Tendo como principais acionistas a Vale, o fundo canadense Brookfield e a japonesa Mitsui, além de BNDES e o FI-FGTS, a concessionária opera hoje a Ferrovia Centro-Atlântica, que cruza Brasília, Minas Gerais, Bahia e chega a portos em Salvador, Vitória e Santos/Cubatão, e trecho da Norte-Sul. São 8 mil km de trilhos.

No ano passado, a VLI transportou 56,9 milhões de toneladas de cargas - principalmente de grãos e fertilizantes -, com receita líquida de R\$, 5,59 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/10/2021

PRÉ-SAL ATINGE MAIOR PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS

Ainda assim, números gerais no país recuam pelo segundo mês seguido, segundo ANP
Por André Ramalho — Do Rio

A produção nacional de óleo e gás caiu 0,44% em setembro, em relação a agosto, para 3,839 milhões de barris diários de óleo equivalente (BOE/dia), segundo a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Este foi o segundo mês consecutivo de baixa no indicador. Na comparação anual, por outro lado, houve um aumento de 3,9% nos volumes, sustentado, sobretudo, por novos recordes do pré-sal.

Ao todo, a extração na camada abaixo do sal foi de 2,85 milhões de BOE/dia em setembro, um crescimento de 2,9% em relação ao mês anterior e de 10% na comparação anual. A produção no pré-sal representou 74,1% da produção nacional - o maior percentual da história.

O aumento gradual (ramp-up) do FPSO (plataforma flutuante) Carioca, que entrou em operação em agosto, no campo de Sépia, ajuda a explicar, em parte, a marca histórica das operações no pré-sal.

Segundo a ANP, a produção acumulada no pré-sal, desde a descoberta de Tupi (ex-Lula), em abril de 2009, soma 5,02 bilhões de barris de óleo equivalente. Esse número já ultrapassou, por exemplo, toda a produção acumulada em campos terrestres desde 1941, de 4,96 bilhões de barris óleo equivalente.

Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, segue como o maior campo do país, tendo produzido 1,22 milhão de BOE/dia.

Já a Petrobras se mantém como a maior produtora do país. A estatal respondeu, no mês passado, por 71,36% de todo o volume de óleo e gás extraído no Brasil. Em seguida, na lista de maiores produtores do mercado brasileiro, vêm a anglo-holandesa Shell (12,1%) e a Petrogal (3,6%), uma sociedade entre a portuguesa Galp e a chinesa Sinopec.

A produção nacional de petróleo, especificamente, foi de 3 milhões de barris/dia no mês passado. O patamar ficou relativamente estável (+0,1%), em relação a agosto, mas foi 3,3% maior que o registrado em setembro de 2020.



No caso do gás natural, a produção brasileira foi de 133,3 milhões de metros cúbicos diários (m³/dia), no mês passado. O volume é 2,4% menor que o apurado em agosto. Na comparação com setembro de 2020, houve um crescimento de 6,4%.

Depois do recorde de produção de óleo e gás no Brasil em 2020, o ano de 2021 tem sido mais fraco. Entre janeiro e setembro, o volume total de petróleo e gás produzido acumula uma queda de 0,4%, ante igual período do ano passado, para 3,772 milhões de BOE/dia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/10/2021

CCR FAZ ACORDO PARA AQUISIÇÃO DE PARTICIPAÇÃO DE 6,33% DA RIOPAR NO VLT CARIOCA

Por Valor, Valor — São Paulo

A CCR e sua controlada Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços (CIIS) celebraram com a Riopar Participações acordo (sujeito à verificação de condições suspensivas) para a transferência à CIIS da totalidade das ações detidas pela Riopar na Concessionária do VLT Carioca equivalente a 6,33% de seu capital social. O acordo também determina cessão à CCR da totalidade dos direitos creditórios detidos pela Riopar, relativos aos mútuos concedidos pelas acionistas do VLT Carioca para financiar a operação da concessionária.

A CIIS hoje é titular de 80,82% do capital social da Concessionária e, com a consumação da transação, passará a deter 87,15% do capital social. O VLT Carioca é a concessionária responsável pelo serviços, fornecimentos e obras de implantação, operação e manutenção de sistema de transporte de passageiros através de Veículo Leve sobre Trilhos, na região portuária e central do Rio de Janeiro, pelo prazo de concessão patrocinada de 25 anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/10/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PARTE DA CARNE DO BRASIL ENVIADA À CHINA SEGUE PARADA EM PORTOS APÓS 7 SEMANAS DE SUSPENSÃO DO COMÉRCIO

Alguns importadores já pagaram pela mercadoria, mas alfândega chinesa não libera entrada. Para especialista, país asiático tem intenção de renegociar preços e estimular consumo de carne suína.

Por Globo Rural

As exportações de carne bovina do Brasil para a China estão paralisadas desde o dia 4 de setembro, após dois casos atípicos de vaca louca terem sido notificados em Minas Gerais e Mato Grosso (saiba o que é a doença aqui).

A suspensão atendeu a um protocolo sanitário entre os dois países e a decisão de retomada depende da China, que ainda mantém o veto.

Oficialmente, o Brasil deixou de vender carne bovina para o país asiático no dia 4 de setembro. Apesar disso, frigoríficos nacionais chegaram a embarcar o produto para o país depois desta data.

Estima-se que o Brasil tenha enviado cerca de 112 mil toneladas de carne para a China, que, ou estão a caminho, ou já chegaram no país, mas que estão paradas nos portos chineses, à espera de liberação.

"Esses primeiros lotes que chegaram lá eles [os exportadores] receberam até o restante do pagamento. Então o importador quer receber a mercadoria. Os estoques chineses estão baixos, a gente sabe que já falta mercadoria nos distribuidores", diz Lygia Pimentel, economista da Agrifatto.

"A alfândega não autorizou o despacho e recomendou que se retire essas cargas dos portos e que elas sejam realocadas ou retornem para o Brasil", acrescenta.

Marcel Mendes, por exemplo, embarcou 22 contêineres de carne para a China. Ele achava que valia a data de certificação da carga e não a do embarque. Mas os chineses tinham outro entendimento.

"Só que, quando me foi dito isso, já tinha tudo sido embarcado. Então já não tinha opção do que fazer", afirma. Parte da carga já chegou e foi recusada, mas Marcel prefere manter o produto na China e aguardar.

Por outro lado, alguns exportadores estão tentando redirecionar a mercadoria para outros países asiáticos.

Motivações da China

Para Thiago Bernardino de Carvalho, economista do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea), a demora da China em retomar o comércio é uma tentativa de renegociar contratos a valores mais atrativos e incentivar consumo de carne suína.

"O chinês aprendeu a comer carne bovina, só que ele vem pagando, sequencialmente, nos últimos meses, cada vez mais caro pela carne bovina brasileira. A China está em um momento de renegociar preço pensando na economia local. Realmente simular a volta do consumo de carne suína", afirma.

Preço da exportação

Diante desse cenário, o preço da carne para a exportação já caiu.

"Os números parciais de exportação de outubro já estão mostrando uma queda de 9% em dólares no preço da carne, em relação ao mês anterior, justamente porque a confusão está grande no mercado doméstico", conta César de Castro Alves, agrônomo e especialista em proteína animal.

Segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), o Brasil embarca, em média, 8 mil toneladas de carne bovina por dia. Com o embargo chinês, a exportação diária caiu quase pela metade (4,5 mil toneladas).

Por causa do veto à carne brasileira, o Ministério da Agricultura publicou um ofício para orientar os frigoríficos que estão com o produto estocado. O documento autoriza, por 60 dias, o estoque de produtos fabricados antes do embargo, em contêineres refrigerados, nos pátios internos dos frigoríficos.

Até então, a carne só podia ser armazenada em câmaras frias.

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

Data: 25/10/2021

ARTIGO - BR DO MAR E REFORMA TRIBUTÁRIA: UMA SOLUÇÃO E UM PROBLEMA PARA O SETOR DE NAVEGAÇÃO?

Por Daniella Maria Alves Tedeschi *OPINIÃO* 25 Outubro 2021



Muito se fala sobre a BR do Mar, a proposta do Governo Federal de criação do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, através do Projeto de Lei nº 4.199/2020, votado e aprovado na Câmara dos Deputados e que agora aguarda a votação no Senado Federal.

Através desta medida, o Governo Federal acredita que poderá aumentar a oferta de cabotagem, incentivar a concorrência e criar novas rotas com o consequente aumento do volume de contêineres a serem transportados por ano, além de ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos 3 anos.

Definitivamente a BR do Mar só traz benefícios, tanto para as EBNs (empresas brasileiras de navegação), quanto para os estaleiros que terão uma maior demanda de manutenção e construção de embarcações, com a possibilidade de empresas estrangeiras utilizarem os recursos do Fundo da Marinha Mercante para financiarem a docagem de suas embarcações em estaleiros brasileiros.

Ao passo que a BR do Mar vem andando a passos lentos (ao que parece, pela pressão dos caminhoneiros no Congresso Nacional que não querem perder sua hegemonia no transporte de cargas nacional) poucos se atentaram para o recentíssimo substitutivo apresentado em 01.09.2021 ao Projeto de Lei nº 2.337/2021 (Reforma Tributária do Imposto de Renda) de autoria do deputado Celso Sabino, que traz fortes impactos ao setor de navegação, posto que propõe a revogação de importantes incentivos fiscais de empresas EBN beneficiadas pelo Registro Especial Brasileiro – REB.

Como se sabe, nos termos da Lei 9.432/1997, o PRÉ-REB/REB é incentivo atribuído à indústria naval que fez parte de um conjunto de medidas de fomento de interesse nacional, visando que a construção e reforma de embarcações por estaleiros brasileiros tenha competitividade diante das empresas estrangeiras do mesmo setor.

Cabe pontuar que não se trata de um regime especial: O enquadramento nessas regras especiais é uma decorrência automática do registro ou pré-registro da embarcação no REB, não sendo a sua aplicação, ou não, uma opção disponível aos dos estaleiros. O legislador optou, com o objetivo de diminuir o custo da construção e aprimoramento da frota naval brasileira destinada à geração de receitas nacionais de serviços, por estabelecer a desoneração compulsória dos tributos das atividades dos estaleiros brasileiros destinadas às empresas de navegação ou armadores brasileiro.

No entanto, o substitutivo apresentado em setembro de 2021 propõe a revogação dos seguintes benefícios fiscais relacionados ao REB:

(i)isenção de II e IPI nas importações de partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão e manutenção de embarcações;

(ii)desoneração de II e IPI nas aquisições e importações de partes e peças realizadas por estaleiros navais, destinadas a embarcações no REB;

(iii) a isenção de COFINS sobre as receitas auferidas por estaleiros navais em decorrência das atividades de construção, modernização, conversão, conservação e reparo de embarcações no REB;

(iv) a alíquota zero de PIS/COFINS-importação incidente sobre as importações de materiais, partes e peças destinados a embarcações no REB;

(v) a alíquota zero de PIS/COFINS incidente sobre a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno, de materiais, partes e peças destinadas a embarcações no REB.

Em que pese esse texto ainda possa sofrer modificações no Congresso Nacional, caso seja aprovado, impactará fortemente o setor de navegações, em especial os estaleiros, posto que são estes que em regra se valem das isenções e desonerações de impostos e contribuições quando reparam e constroem embarcações pré-registradas e/ou registradas no REB.

Ao passo que a BR do Mar anda a passos lentos, a Reforma Tributária é prioridade no Congresso Nacional e, caso o substitutivo apresentado que propõe a revogação dos benefícios fiscais do REB não seja modificado, poderão as empresas de navegação ficar “descobertas” ao mesmo tempo pela BR do Mar e pelo REB?

Evidentemente que caso a situação futura seja esta, o poder judiciário brasileiro será instado a se manifestar, sendo instaurada uma verdadeira cascata de demandas do setor de navegação, posto que a navegação brasileira não pode ficar sem tais incentivos governamentais, seja os oriundos do REB, seja através do fomento da atividade pela aprovação da BR do Mar.



Daniella Daniella Maria Alves Tedeschi é advogada formada pela PUC-RIO, especialista em tributário e aduaneiro, sócia fundadora do escritório DM Alves Advogados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/10/2021

ATECH INAUGURA ESCRITÓRIO NO RIO DE JANEIRO COM FOCO NO PROGRAMA DE FRAGATAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 25 Outubro 2021



A Atech, empresa do Grupo Embraer, inaugurou um novo escritório no Rio de Janeiro (RJ) nesta segunda-feira (25). O objetivo é potencializar a presença junto a clientes da região e acomodar as atividades da empresa em um único local.

O foco inicial de sua operação é o Programa Fragatas Classe Tamandaré. O programa tem o objetivo de construir quatro navios classe Tamandaré de última geração para a esquadra da Marinha do Brasil. No programa, a Atech é responsável pela aquisição e desenvolvimento do

Sistema de Gerenciamento de Combate e do ADL - Automatic Data Link (CMS), em parceria com a Atlas, e o Sistema Integrado de Gerenciamento da Plataforma (IPMS), em parceria com a L3Harris.

A cerimônia de inauguração contou com a participação do diretor geral de Material da Marinha, Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes; do Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior; do diretor-presidente da Emgepron, Vice Almirante Edésio Teixeira Lima



Junior; da presidente da Comissão Especial de Indústria Naval, de Offshore e de Petróleo e Gás, deputada estadual do Rio de Janeiro Célia Jordão; do diretor-presidente da Atech, Edson Carlos Mallaco; e do diretor de Negócios da Atech – Defesa & Segurança, Giacomo Feres Staniscia.

“A inauguração do novo escritório da Atech no Rio de Janeiro é um marco relevante da empresa em sua participação no Programa Fragatas Classe Tamandaré, um dos mais importantes programas estratégicos da Marinha do Brasil. Como parte integrante da SPE Águas Azuis, estaremos prontos para suportar as demandas planejadas das próximas etapas do programa”, disse Edson Mallaco, presidente da Atech, durante o evento de inauguração.

No novo espaço serão conduzidas diversas atividades do programa, com destaque para os processos de integração e testes dos principais sistemas das novas fragatas, o CMS e IPMS.

“Aqui também acontecerá parte relevante do processo de transferência de tecnologia, atividade de grande importância que permitirá à Marinha dispor dos conhecimentos e ferramentas para operar e manter os sistemas do navio no futuro”, destacou o presidente da Atech.

Para esta finalidade, estão sendo instalados no novo escritório ambientes de integração e testes para o CMS (LIT – Laboratório de Integração e Testes), e IPMS (LBTF – Land Based Test Facility, em inglês), onde serão realizados testes nos simuladores dos principais equipamentos do navio junto aos seus sistemas. O espaço contará também com um ambiente de treinamento que utilizará ferramentas do tipo Computer Based Training System (CBTS). O escritório também possibilitará interações que acontecerão entre os times da Atech, da Marinha e dos demais parceiros envolvidos no processo de construção das fragatas.

O CEO da SPE Águas Azuis, Fernando Queiroz, destacou a importância do novo escritório dentro do PFCT: “É um prazer ver que há uma evolução forte e constante desse programa, e nós já estamos dando os primeiros passos para podermos materializar esse grande sonho de todos os brasileiros, que é ter a Fragata Tamandaré. Parabéns à equipe Atech e a todos os companheiros de trabalho que têm colocado seu esforço para transformar esse sonho em realidade”, disse Queiroz.

A praticidade e proximidade entre a Atech e a gestão do Programa Fragatas Classe Tamandaré foi enfatizada no evento pelo diretor-presidente da Emgepron, Vice-Almirante Edesio. “A infraestrutura aqui projetada, que será também espelhada em instalações da Marinha do Brasil quando totalmente concluída, permitirá não apenas a fiscalização técnico-contratual e o acompanhamento *pari passu* pela Emgepron da qualidade e conformidade da evolução do projeto do software, mas, notadamente, possibilitará uma absorção tecnológica com maior dimensão e valor agregado para os representantes da Marinha”, destacou.

Para o diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Cunha, a inauguração do novo escritório traduz o envolvimento cada vez maior da Atech no Programa Fragatas Classe Tamandaré. “A parceria da Atech com a Marinha do Brasil, traduzida pelo excelente relacionamento, troca constante de ideias e de conhecimento benéfico para ambas as partes, certamente contribuirá para a operação e a manutenção dos sistemas dos navios no futuro”, ressaltou.

O Almirante Ilques também parabenizou a Atech pela inauguração do novo espaço no Rio de Janeiro: “A vinda da Atech associa com vigor, e em projeto desafiador: a iniciativa privada, civis e militares na defesa e segurança do Brasil. Essa associação, irrigada com nosso esforço e inteligência, está largando as espigas em mais uma navegação continuamente invicta da Marinha de Tamandaré e, desde agora, contribuindo para o fortalecimento da dissuasão estratégica, instrumento primordial para a manutenção da paz”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/10/2021

DODÓ CARVALHO, DA ABANI: NAVEGAÇÃO INTERIOR COMO SOLUÇÃO LOGÍSTICA

Daniilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 25 Outubro 2021*



Dodó Carvalho (Divulgação)

Presidente disse que a associação vai focar na agenda de desenvolvimento de hidrovias, que inclui investimentos em melhorias, regulação mais eficiente e campanhas para maior compreensão da sociedade sobre o modal.

A Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) foi recriada e iniciou movimento para aumentar sua representatividade nas discussões de temas relacionados ao modal. A pauta

tem debates importantes como a atração de investimentos para fomento de hidrovias, regras mais equilibradas para uso das águas pela navegação e pela geração hidrelétrica, além do programa para desenvolvimento da navegação interior que o governo pretende lançar na sequência do BR do Mar e que vem sendo chamado no setor de 'BR dos Rios'.

A associação terá como foco contribuir para que a navegação interior tenha menos burocracia e seja menos engessada. "Existe vontade do executivo de trabalhar a regulamentação para a navegação interior e queremos estar juntos e oferecer experiências e melhorias que entendemos para navegação interior. Um dos pontos é diminuir a burocracia e soltar amarras da navegação. Engessamento que a navegação sofre em detrimento de outros modais", disse Carvalho à Portos e Navios.

A Abani pretende inserir na agenda do Congresso, do executivo e de órgãos de governo pautas relacionadas às necessidades da navegação interior, com estudos técnicos e soluções para desenvolvimento dessa modalidade de navegação. Carvalho disse que ainda existem muitos entes que interferem na atividade, tornando-a mais burocrática. Ele ressaltou que a associação defende a regulamentação, porém com liberdade similar à aplicada ao modal rodoviário. A Abani entende que a navegação interior não pode ser obrigada a cumprir regramentos da vigilância sanitária e da alfândega, por exemplo, semelhantes aos de navios de longo curso ou de cabotagem.

A associação também é a favor de que a formação de fluviários precisa ser ampliada. Para Carvalho, não adianta ter embarcações com tecnologia embarcada, se não houver profissionais fluviários habilitados para operá-las. Ele acrescentou que hoje essa formação é concentrada nos dois centros de instrução da Marinha, no Rio de Janeiro (RJ) e em Belém (PA).

A Abani considera que a expansão da navegação nas vias fluviais e lacustres passa pelo fortalecimento da indústria naval. "Não há como avançarmos em melhorias para a navegação interior sem a construção naval junto", salientou Carvalho, que é presidente da Companhia Norte de Navegação e diretor-executivo da SC Transportes.

Ele destacou que existe demanda para a renovação de frota para transporte de passageiros na Amazônia, que hoje transporta aproximadamente 12 milhões de pessoas por ano e ainda possui embarcações muito antigas. A região também tem demandas anuais de 30 milhões de toneladas de grãos para ser transportadas e 10 bilhões de litros de combustíveis. "São números muito robustos e precisamos da indústria naval forte, firme e trazendo embarcações", disse.

Carvalho acredita que trazer a construção naval para perto da navegação interior ajudará a evitar a atração de embarcações depreciadas no Mississipi, nos Estados Unidos, para trafegar pelos rios do Arco Norte. Ele apontou a necessidade de preservação da navegação interior aliada à

construção naval nacional, citando como caso de sucesso a frota mais nova de balsas petroleiras presente na Amazônia.

Ele frisou que a Abani terá alcance nacional, abrangendo as demandas desde a Lagoa dos Patos, na região Sul, ao Acre. O presidente da Abani avaliou que algumas modalidades da navegação interior precisam alcançar um serviço melhor que se aproxime do nível de países como a Grécia.

Outra questão urgente para o segmento é o uso múltiplo das águas, em especial na bacia do Rio Tietê. A Abani vai articular para que os transportadores que utilizam a hidrovia não fiquem sem poder navegar, em detrimento da geração de energia. “Precisamos trazer essa discussão à mesa para não prejudicar o modal, mas encontrar soluções conjuntas. Não pode a Aneel [Agência Nacional de Energia Elétrica] dizer que só pode gerar energia”, analisou Carvalho.

A estiagem também afeta a bacia do Rio Paraguai. “Isso precisa ser discutido para podermos entender ou oferecer algum tipo de caminho para fazer navegação, irrigação e geração de energia, mas um respeitando o outro. Hoje a geração é privilegiada, isolando a navegação. O planejamento de safra e o planejamento de embarcações vão para o espaço”, afirmou Carvalho.

O presidente da Abani considera que o setor como um todo ainda necessita que a sociedade brasileira enxergue a navegação interior e a cabotagem como soluções logísticas eficientes. “A sociedade defende mais o segmento rodoviário do que a cabotagem. Não faz sentido não termos um sistema de cabotagem eficiente com esta costa extensa que temos. A navegação interior ainda não aconteceu. Ou não nos comunicamos bem ou a sociedade ainda não olhou como solução”, disse.

“Enquanto não fizermos com que a sociedade olhe para o segmento fluvial e marítimo como solução de transporte, sempre vai ficar a sensação de que se fosse uma estrada a vida seria melhor. A Abani precisa ajudar a fazer a sociedade compreender o papel da navegação”, concluiu Carvalho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/10/2021

ESTALEIROS COREANOS VOLTAM O FOCO PARA NAVIOS DE ALTO VALOR

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 24 Outubro 2021



Os estaleiros sul-coreanos, com a carteira de encomendas repleta, estão voltando seu foco para navios de alto valor e ecologicamente corretos. A estimativa é de que a indústria deverá desfrutar de uma carteira de pedidos até 2030.

Os preços dos novos contratos de navios feitos a estaleiros sul-coreanos, liderados pela Hyundai Heavy Industries, foram em média de US\$ 170 milhões no mês passado, quase três vezes mais do que os US\$ 60 milhões dos estaleiros chineses durante o mesmo período.

Os preços da construção naval devem manter a tendência de alta, impulsionados pelos pedidos de navios porta-contêineres e embarcações ecologicamente corretas em meio à expansão da indústria naval. A crescente demanda por transporte de petróleo e gás provavelmente manterá os estaleiros ocupados também nos próximos anos.

O aumento nos preços dos novos navios deve sustentar a lucratividade dos estaleiros sul-coreanos nos próximos anos, superando os US\$ 2,5 bilhões em perdas no primeiro semestre relatadas pelos três grandes estaleiros do país.

Os três grandes estaleiros — Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE), Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering e Samsung Heavy Industries — garantiram encomendas suficientes para manter as operações até o primeiro semestre de 2024. A KSOE é a controladora da Hyundai Heavy, a maior construtora de navios do mundo.

A escassez de estaleiros, desencadeada pela reestruturação de toda a indústria nos últimos anos, puxou os preços dos navios ainda mais para cima.

Um índice global de preços médios em navios recém-construídos subiu 19% desde o início do ano, atingindo o máximo em 12 anos na semana passada, de acordo com a consultoria Clarkson Research Service.

Com os três grandes estaleiros mais seletivos para novas encomendas, em setembro eles obtiveram proporcionalmente menos 28% em contratos em comparação ao total global, contra a média de 42% de janeiro a agosto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/10/2021

PETROBRAS DIVULGA TEASER DE E&P NA BACIA DE CAMPOS

Da Redação OFFSHORE 24 Outubro 2021

A Petrobras informa que iniciou a etapa de divulgação da oportunidade (teaser), referente à venda integral de sua participação (100%) no Campo de Catuá, pertencente ao Bloco Exploratório BC-60, localizado na Bacia de Campos, no Estado do Espírito Santo.

O Contrato de Concessão nº 48000.003560/97-49 refere-se à concessão exploratória do Bloco BC-60 adquirido na Rodada Zero da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Esse Contrato tem a Petrobras como operadora, com 100% de participação, e engloba outros campos além do Campo de Catuá, que não farão parte do presente processo de cessão de direitos.

A área da concessão está situada em águas territoriais do Estado do Espírito Santo, a cerca de 128 km da costa, em lâmina d'água que varia entre 1.700 e 1.950m.

Existem 4 poços perfurados no Campo onde foram encontrados óleos leves em reservatórios carbonáticos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/10/2021

PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRAM CRESCIMENTO DE 23% TEUS EM SETEMBRO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29 Novembro -0001



Destaque também no porto público para movimentação de cargas, com crescimento de 5% em setembro

O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes registrou um crescimento de 23% no número total de TEUs durante o mês de setembro. O número registrado corresponde a 151.720 TEUs, que elevou a movimentação anual para 1.239.214 TEUs contra 1.011.239 TEUs acumulados no mesmo período do ano anterior.

Foi registrado aumento 29% em tonelagem no período, quando 1.700.440 toneladas passaram pelos portos da região, elevando o acumulo anual para 14.229.166 toneladas contra 11.020.401 toneladas no período no ano passado.

A APM Terminals e o cais comercial representaram 30% do montante, com 45.431 TEUs, crescimento de 1% na movimentação de contêineres em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O Porto de Navegantes encerrou setembro com 70% de aumento — com 106.289 TEUs movimentados no período.

A APM Terminals e o cais comercial também registraram crescimento. Foram mais 5% na movimentação de cargas em toneladas com comparação ao período do ano anterior.

O complexo portuário registrou, ao todo, 91 atracações no decorrer do mês de setembro, 32 das quais na área arrendada (APM Terminals), duas atracações no TUP Braskarne, cinco na Teporti e uma na Poly Terminais. O Porto de Navegantes recebeu 51 escalas, elevando a movimentação acumulada do ano para 455, um crescimento de 14% em relação ao mesmo período do ano anterior.

As principais exportações registradas no Porto de Itajaí, durante o mês de setembro, foram frango (35,0%), madeiras e derivados (88,6%) e carnes (50,7%). As importações mais significativas foram de componentes mecânicos e eletrônicos (31,5%), produtos químicos (45,2%), plásticos e borrachas (68,2%) e alimentos em geral (14,9%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/10/2021

PLANO NACIONAL LOGÍSTICO PREVÊ NOVE CENÁRIOS COM INVESTIMENTOS ENTRE R\$ 400 BILHÕES E R\$ 800 BILHÕES ATÉ 2035

Por Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001



O Plano Nacional Logístico (PNL), elaborado pela EPL (Empresa de Planejamento e Logística), prevê nove cenários para a área até 2035, com investimentos estimados entre R\$ 400 bilhões, no panorama mais desafiador, e R\$ 800 bilhões, no mais otimista. A informação foi dada por Arthur Luis Pinho de Lima, presidente da EPL, durante o evento Paving Hybrid na semana passada.

“O PNL mostra grandes possibilidades de transformação do Brasil, ao englobar todos os modais, apresentando cenários no qual colocamos os empreendimentos que melhor se adequam a cada um deles e seu impacto no desenvolvimento do Brasil ao longo prazo. O nosso objetivo é contribuir para a manutenção e aumento da entrega do governo brasileiro. Por isso, os cenários podem ser revistos continuamente”, explicou Lima.

A previsão do PNL é que o setor privado contribua com recursos de pelo menos de R\$ 200 bilhões em todos os modais de infraestrutura. Na avaliação de Lima, o PNL é importante também para mostrar para onde o Brasil vai crescer, orientando os investidores e as empresas em quais áreas serão mais interessantes para realizar os aportes financeiros.

Ele contou ainda que a EPL iniciou estudos para realização de parcerias público-privadas dos aeroportos da Região Norte, a fim de promover o desenvolvimento local e trazer mais qualidade de vida para a população; e para a concessão do Porto de Itajaí, que poderá ampliar também o crescimento econômico e social em Santa Catarina.

Outra iniciativa da instituição é o fechamento de uma parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e com Santa Catarina para a realização de uma concessão rodoviária no estado nos mesmos moldes do que está sendo previsto para a concessão das rodovias paraenses. Em termos de próximas concessões Lima ressaltou que, além da concessão da Rodovia Presidente Dutra (BR-116) em outubro, também está prevista a concessão da BR-381 ainda neste ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/10/2021

ORÇAMENTO E LICENCIAMENTO SERÃO DESAFIOS PARA DESENVOLVIMENTO DE HIDROVIAS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 22 Outubro 2021

Divulgação



Ministério da Infraestrutura busca apoio de entidades e da sociedade civil para pressionar parlamentares sobre necessidade de recursos para dragagem, sinalização e manutenções. Governo busca parcerias com iniciativa privada para ampliar investimentos.

O governo pretende apresentar, na sequência do BR do Mar, o programa de desenvolvimento da navegação interior, apelidado no setor de 'BR dos Rios'. O diretor do departamento de navegação e hidrovias (DNHI) do

Ministério da Infraestrutura, Dino Antunes, adiantou que orçamento e licenciamento ambiental estão entre os desafios para expansão da navegação por esse modal. Ele destacou que o Ministério da Infraestrutura quer a ajuda dos principais atores do setor para buscar orçamento para desenvolvimento adequado da infraestrutura hidroviária. Para Antunes, se o país entende que navegação interior é importante, tem que considerar o orçamento para seu desenvolvimento.

“É fundamental que a sociedade civil apoie o Minfra para fazer pressão aos deputados e senadores para que possamos ter efetivamente orçamento no setor hidroviário”, afirmou Antunes, na última terça-feira (19), durante o 12º Seminário Internacional de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena).

O diretor disse que o Minfra, por meio do DNIT, ainda tenta efetivamente iniciar o derrocamento do Pedral do Lourenço e Pedral de Nova Avanhandava (SP). Ele mencionou que o orçamento do DNIT em 2021, excluindo obras dos pedrais, é de R\$ 80 milhões, valor considerado baixo comparado às necessidades de dragagem, sinalização e manutenção de calado e calhas de rios. “Estamos decididos dentro do programa de desenvolvimento da navegação interior tentar alternativas, buscar soluções que saiam da discussão pura e simples de orçamento. Temos tentado atuar junto aos parlamentares”, disse.

Antunes citou que, enquanto a Bacia do Tapajós precisa de poucas intervenções para navegação, a Hidrovia do Madeira precisa de uma campanha de dragagem anual e outros corredores hidroviários necessitam de obras. No caso do Pedral do Lourenço, ele explicou que a obra tem um licenciamento ambiental complexo, que encontra dificuldade com órgãos ambientais. Depois do licenciamento, desafio maior é orçamento, uma vez que o derrocamento do pedral é uma obra pública a ser executada pelo DNIT, mas ainda sem garantia de orçamento.

“Entendemos que a navegação faz parte da solução para termos menor pegada de carbono para a logística e de forma alguma deveria ser penalizada pelos órgãos ambientais por algumas de suas obras. O setor ambiental deveria entender a hidrovia como aliada às soluções dos problemas ambientais, mas infelizmente ainda temos dificuldade no licenciamento do Pedral do Lourenço”, comentou Antunes.



O diretor comemorou a inclusão de três artigos na lei da desestatização da Eletrobras (14.182/2021) atrelando a necessidade de investimentos para navegação nas bacias envolvidas em geração hidrelétrica. A avaliação é que os dispositivos vão ajudar a melhorar a infraestrutura hidroviária. Na Bacia do Norte, a lei prevê alocação de 30% dos recursos para desenvolvimento da navegação interior. Ele destacou quase R\$ 60 milhões por ano para desenvolvimento da navegação do Madeira e quase R\$ 30 milhões/ano para desenvolvimento da navegação do Tocantins. “Os recursos não são suficientes para tudo que precisamos, mas é um grande apoio, principalmente se conseguirmos alavancá-los em parceria com a iniciativa privada”, frisou.

O governo trabalha na possibilidade de parcerias com a iniciativa privada para a perenização de alguns corredores hidroviários. A expectativa é firmar parcerias a fim de alavancar recursos colocados na Lei da Eletrobras ou parcerias com empresas interessadas no desenvolvimento da navegação interior. Um primeiro estudo em elaboração, priorizado pelo Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) é uma ligação entre Lagoa Mirim e Lagoa dos Patos, permitindo uma ligação Brasil-Uruguai.

A expectativa é que os estudos fiquem prontos ainda em 2021 e a primeira licitação de parceria com a iniciativa privada nesse segmento ocorra no começo de 2022. O diretor do departamento de navegação e hidrovias, Dino Antunes, explicou que, apesar de ser uma logística reduzida, o piloto traz relevância ao modelo de parceria com a iniciativa privada. O entendimento é que o corredor permitirá viabilizar o retorno dessa navegação no local, além demonstrar que modelo de parcerias é interessante para desenvolvimento das infraestruturas hidroviárias.

Antunes contou que o novo programa vai trazer a proposta de criação de uma comissão para discussão de temas hidroviários semelhante à Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos). O objetivo é que a ‘Conahidro’ seja um fórum de discussão de entidades públicas que trabalham com navegação interior para desenvolvimento e desburocratização de navegação hidroviária. O Minfra também avalia que as administrações das hidrovias precisam de órgãos consultivos que interajam com elas, assim como os conselhos de autoridade portuária (CAPs). “Entendemos que esse tipo de representação é necessária para termos demandas dos usuários sendo colocados de maneira específica por corredor”, avaliou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/10/2021



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 Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006