

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 157/2021
Data: 06/10/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
LEILÃO DE CARGAS APREENDIDAS PELA ALFÂNDEGA EM SANTOS ARREMATADA R\$ 18,15 MILHÕES	4
PORTO DE SANTOS MUDA REGRAS PARA ATRACAÇÃO.....	4
PROGRAMA PORTO 360° ABORDA AS QUESTÕES PORTUÁRIAS E DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	5
SANTA PORTAL – SP	6
ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DA ÁREA STS 53	6
PORTO DE SANTOS ESTABELECE DIRETRIZES DE PARCERIAS PARA INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS	6
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	7
ESPECIALISTAS INTERNACIONAIS ANALISAM EM VALÊNCIA OS PLANOS E NECESSIDADES DOS PORTOS DO MEDITERRÂNEO	7
ENTREVISTA WFA – CHRISTOS DIMOPOULOS, PRESIDENTE DE CADEIAS DE SUPRIMENTOS GLOBAL DA BUNGE.....	8
PORTO DO ITAQUI PARTICIPA DA EXPO DUBAI 2020.....	11
SHANGHAI AUMENTA EM 91% IMPORTAÇÕES DE SOJA DOS EUA ATÉ SETEMBRO E VENDAS BRASILEIRAS CAEM 7,8%	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	14
COM INVESTIMENTO PREVISTO DE QUASE R\$ 140 MILHÕES, TERMINAIS PORTUÁRIOS VÃO À LEILÃO EM NOVEMBRO	14
PROJETOS VERDES EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES PAUTAM DISCUSSÕES COM INVESTIDORES	14
PARA DIRETOR DO MÍNFR, PRO TRILHOS SERÁ FUNDAMENTAL PARA A RETOMADA ECONÔMICA DO PAÍS	15
ISTOÉ - DINHEIRO	16
CNPE DÁ PRAZO PARA ANP AVALIAR SE HÁ LIMITAÇÃO TÉCNICA PARA MISTURA MAIOR DE BIODIESEL	16
CALOTE DA DÍVIDA MINARIA STATUS DE TREASURIES COMO ATIVOS DE SEGURANÇA, DIZ BIDEN	17
DESAFIO NA PRODUÇÃO SEGUE GRANDE POR DIFICULDADES NA LOGÍSTICA, DIZ ANFAVEA.....	17
MONEYTIMES	18
ARRECADAÇÃO DE ROYALTIES DA MINERAÇÃO NO BRASIL JÁ SUPERA RECORDE DE 2020, DIZ IBRAM	18
PETROBRAS DESTINA 1ª CARGA DO FPSO CARIOCA, EM SÉPIA, PARA REFINARIAS EM SÃO PAULO.....	19
CHEGUEI QUERENDO FAZER O BEM, O QUE DÁ PRA FAZER É EVITAR O MAL, DIZ CAMPOS NETO CITANDO O AVÔ.....	20
DOMMO DIVULGA RECUO DE 14% NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO EM SETEMBRO	20
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	21
SUPRIMENTOS DE HIDROGÊNIO ESTÃO SE TORNANDO MAIS LIMPOS... MUITO LENTAMENTE	21
JORNAL O GLOBO – RJ	23
EM REVIRAVOLTA, STJ DECIDE QUE VALE NÃO PODE CONTINUAR RECEBENDO POR HIDRELÉTRICA SOTERRADA EM MARIANA	23
RISCO DE RACIONAMENTO CAI PARA 3%, OU ATÉ ZERO, COM MELHORA NAS CHUVAS, DIZ CONSULTORIA.....	25
BANCO MUNDIAL ELEVA PROJEÇÃO DO PIB DO BRASIL EM 2021, MAS REDUZ PARA 2022	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	27
MARCO DAS FERROVIAS PODE LEVAR A CRESCIMENTO ACUMULADO DO PIB DE 0,52% ATÉ 2026, CALCULA CLP.....	27
REFORMA TRIBUTÁRIA: FRENTE DE PREFEITOS E MAIS 120 ENTIDADES DIVULGAM NOTA CONTRA A PEC 110	29
GOVERNO RECOMENDA ESTENDER RESTRIÇÕES NO USO DA ÁGUA DE USINAS ATÉ OUTUBRO DE 2022	30
GOVERNO E CONGRESSO DISCUTEM AUXÍLIO TEMPORÁRIO PARA GARANTIR 'VALE-GÁS'.....	31
VALOR ECONÔMICO (SP)	33
ARRECADAÇÃO DE ROYALTIES DA MINERAÇÃO DEVEM CHEGAR A R\$ 10 BILHÕES NO ANO.....	33
OPERAÇÃO APREENDE 350 TONELADAS DE PRODUTOS E INSUMOS AGROPECUÁRIOS IRREGULARES.....	34
MINÉRIO DE FERRO FICA ESTÁVEL NO PORTO DE QINGDAO COM FERIADO CHINÊS	34
NO AGRO, FALTA DE CONTÊINER TEM IMPACTO DE US\$ 1 BI.....	35
SENADO APROVA MARCO LEGAL DAS FERROVIAS	36
CUSTO DAS ESTRADAS DISPARA E ELEVA PRESSÃO INFLACIONÁRIA	37
CHINA PREOCUPA FRIGORÍFICOS, E PREÇO DO BOISEGUE ALTO	39
PETROBRAS EXPANDE PERFURAÇÕES NA MARGEM EQUATORIAL	41
SHELL: 17ª RODADA DA ANP OCORRE EM MEIO A DISCUSSÕES QUE PODEM TORNAR BRASIL MENOS COMPETITIVO	42
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	43
FERROVIAS: SENADO APROVA MARCO LEGAL PARA ATRAIR INVESTIMENTOS PRIVADOS NO SETOR	43



AGÊNCIA BRASIL - DF	45
SENADO APROVA NOVO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS	45
PORTAL PORTOS E NAVIOS	46
MALHA FERROVIÁRIA DO PORTO DE SANTOS RECEBERÁ INVESTIMENTO DE R\$ 1,8 BILHÃO EM OBRAS DE EXPANSÃO	46
ANP REALIZA NESTA QUINTA-FEIRA A 17ª RODADA DE LICITAÇÕES.....	47
DADOS SOBRE O SETOR DE PETRÓLEO DA ANP INTEGRARÃO INFRAESTRUTURA NACIONAL DE DADOS ESPACIAIS	48
CERTIFICAÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL: ANP CONCLUI ESTUDO E PROPORÁ ALTERAÇÕES EM RESOLUÇÃO	49
SANTOS BRASIL DEFINE METAS DE REDUÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS PARA 2024	49
PORTO DE SANTOS AVANÇA NA AGENDA DE INOVAÇÃO TECNOLÓGICA	51
ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE GRANEIS SÓLIDOS NO PORTO DE SANTOS ..	52
SUDENE PLANEJA PORTO SECO PARA CONECTAR A TRANSNORDESTINA AO PORTO DE PECÉM	52
BR DO MAR: ABAC E LOGÍSTICA BRASIL ALERTAM PACHECO SOBRE RISCOS DE REGIME DE URGÊNCIA	53
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LEILÃO DE CARGAS APREENDIDAS PELA ALFÂNDEGA EM SANTOS ARREMATADA R\$ 18,15 MILHÕES

Mercadorias foram apreendidas ou abandonadas no Porto de Santos

Por: Redação

O terceiro leilão eletrônico de mercadorias apreendidas ou abandonadas no Porto de Santos, neste ano, arrematou R\$ 18.155.297,00, Organizado pela Alfândega de Santos, ele foi realizado nesta terça-feira (5), pela internet.

A sessão pública foi aberta para lances às 9h30. Participaram 138 licitantes habilitados, dos 750 proponentes registrados no sistema, após a fase de classificação e ordenação de propostas.

Foram arrematados produtos como matérias-primas, vestuários, lâmpadas, produtos químicos, têxteis, utensílios domésticos, veículos/peças e acessórios, artigos esportivos e móveis, entre outros.

Os trabalhos do leilão foram encerrados às 10h48. Dos 211 lotes oferecidos inicialmente, 97 foram arrematados (45,97%) e sete foram excluídos do certame (3,31%). Com o resultado da sessão, o acumulado arrematado no ano ultrapassou os R\$ 85 milhões

Ontem, os lotes contendo vestuários foram os destaques do certame. Um deles teve lance inicial de R\$ 580 mil e foi levado por R\$ 1.767.500,00.

O leilão foi destinado às pessoas físicas e jurídicas (empresas). Mas as primeiras só puderam disputar lotes específicos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/10/2021

PORTO DE SANTOS MUDA REGRAS PARA ATRACAÇÃO

Novas normas já estão em vigor no complexo marítimo

Por: Sandro Thadeu



Período de permanência dos navios no cais é monitorado pela APS Foto: Carlos Nogueira

Já está em vigor, desde a última quinta-feira, as novas normas para atracação de navios no Porto de Santos, conforme definido pela Autoridade Portuária de Santos (APS) após consulta e discussão com várias entidades do setor. O principal objetivo dessa atualização, segundo a APS, é tornar mais eficiente e

racional as operações. Isso resultará no aumento da produtividade e, conseqüentemente, na redução da fila de espera de navios na barra.

Uma das principais modificações é a inclusão da chamada calculadora de prancha mínima operacional (medida de produtividade do navio por hora no cais), ferramenta disponibilizada no site da APS que busca estabelecer o tempo máximo de atividade (TMA), de acordo com o tipo e quantidade de cargas para embarcações que operam nos berços da Almoa e Ilha Barnabé.

O TMA compreende o período máximo que o navio terá para permanecer em terminais dos locais citados, entre o momento da atracação até o término de todas as atividades.

Para o cálculo da prancha mínima operacional, são excluídas as horas operacionais do navio, as operacionalizações de intempéries, greves, manobras de deslocamento ao longo do cais ou motivadas por problemas de infraestrutura de responsabilidade da APS.

Também são levados em consideração os problemas de infraestrutura de responsabilidade da APS, ocorrência de outros sinistros que interrompam ou reduzam o ritmo das operações e determinações da APS ou demais autoridades, como Marinha, Polícia Federal, Receita Federal e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), entre outras.

Para o cálculo do TMA nos berços públicos da Alemoa e da Ilha Barnabé, também são descontadas as paralisações relacionadas a atividades que não possam ocorrer em concomitância com a operação do navio, como coleta de lixo, entrega de provisões, retiradas de resíduos, abastecimento de combustíveis, fornecimento de lubrificantes, inspeções de autoridades competentes, análise de carga e inspeções de tanque.

Prejuízos

Outra modificação da norma é que as manobras de atracação e desatracação em berços públicos, que não sejam realizadas pela Autoridade Portuária de Santos, deverão ser encaminhadas pelo agente ou terminal responsável em até seis horas após essa ação. No documento anterior, isso precisava ser feito em até duas horas pela empresa responsável.

O documento prevê ainda que o navio não poderá permanecer sem operação por mais de 12 horas consecutivas, exceto quando operando na Alemoa e Ilha Barnabé, em consonância com o uso da calculadora.

Para aproveitar as janelas de atracação, a APS poderá, a seu critério, aprovar horas excedentes e/ou eventual reposicionamento do navio para outro berço disponível para a realização da continuidade das operações.

Se observada a falta de iniciativa do armador ou de seu agente no cumprimento da ordem de desatracação, a APS poderá promover a saída do navio aos custos do armador.

As despesas relativas às horas excedentes de permanência no berço por causa da demora no cumprimento dessa ordem até a efetiva saída do navio, serão faturadas em dobro sempre que a embarcação permanecer atracada, sem operar, conforme resolução normativa da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/10/2021

PROGRAMA PORTO 360° ABORDA AS QUESTÕES PORTUÁRIAS E DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Presidente da ABTP falará sobre novidades relacionadas aos portos abordadas no II Encontro Porto & Mar 2021

Por: Redação



Jesualdo da Silva, presidente da ABTP é convidado de Maxwell Rodrigues no programa desta quarta-feira (6) Foto: Divulgação

As novidades do II Encontro Porto & Mar 2021, em especial às relacionadas com a desestatização do Porto de Santos, serão debatidas no programa Porto 360° desta quarta-feira (6), que terá a

participação do diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo da Silva.

O Porto 360° é transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna (Facebook e Youtube) às 19h45, com apresentação de Maxwell Rodrigues.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/10/2021



SANTA PORTAL – SP

ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DA ÁREA STS 53

Por Lucas Krempel



Foto por: Divulgação

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou até o dia 16 de novembro próximo o prazo para consulta pública visando o recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para realização do leilão para arrendamento da área STS 53, localizada no Porto de Santos.

A área se destinará à instalação de terminal para movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do aviso de audiência pública estão disponíveis no endereço eletrônico. O formulário para participação no processo está no site da Antaq.

Mais arrendamento no Porto de Santos

Com cerca de R\$ 1 bilhão de investimentos por parte da iniciativa privada, o projeto de arrendamento das áreas STS08 e STS08A, voltadas ao armazenamento de granéis líquidos (combustíveis) na Alemoa do Porto de Santos (SP), foi aprovado em julho pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

A proposta é considerada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, como o maior leilão portuário dos últimos 20 anos. “Será um leilão extremamente badalado, extremamente competitivo e que vai chamar a atenção do mercado”, disse Tarcísio. O vencedor administrará os terminais pelo período de 25 anos.

Fonte: Santa Portal - SP

Data: 06/10/2021

PORTO DE SANTOS ESTABELECE DIRETRIZES DE PARCERIAS PARA INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS

Compartilhe: A Santos Port Authority (SPA) irá implementar uma norma que estabelece as diretrizes de parcerias com a Companhia para o desenvolvimento de inovações tecnológicas no complexo portuário de Santos. Publicada em 15 de setembro, a norma abre um leque de possibilidades para o ecossistema de inovação que visa a intensificar a cooperação entre a SPA,

os terminais portuários, instituições científicas e tecnológicas, institutos de pesquisa e startups, em busca de soluções compartilhadas para as atividades do Porto de Santos.

“Pretendemos encontrar padrões e semelhanças em serviços, utilização de equipamentos e informações e viabilizar seu compartilhamento, racionalizando investimentos e acelerando o processo de inovação em busca de maior eficiência operacional”, afirma o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, destacando que o trabalho portuário passou por grandes transformações nas últimas décadas e será ainda mais diferente no futuro.



Foto por: Divulgação/SPA

A nova norma integra a agenda de inovação que a SPA deflagrou em 2019, com a digitalização de serviços e desburocratização de normas, com vistas a avançar para o modelo de Porto 4.0. Assim, recentemente, a Companhia criou o Comitê de Inovação, que concentrará as iniciativas de solução tecnológica.

“A ideia é colocar, no médio prazo, o Porto de Santos e a nossa região no patamar de portos que são referência no mundo em matéria de inovação e novas tecnologias”, explica o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.

Para a celebração de parcerias, os interessados devem protocolar ofício no endereço eletrônico, dirigido à Superintendência de Gabinete da SPA. Conforme a norma, a SPA compartilhará dados e informações mediante assinatura de Acordo de Cooperação e de Termo de Confidencialidade e Sigilo. Demais condições constam na norma.

Primeiro Case

O “case” que inspirou todo esse processo deverá se tornar a primeira parceria formal, em breve, quando será divulgado oficialmente. Essa primeira experiência envolve troca de informações úteis para o planejamento da dragagem do canal de navegação do Porto de Santos.

Relação Porto-Cidade

Um viés importante desse processo de inovação é o envolvimento maior com as universidades, por meio de uma interlocução sobre o novo perfil do trabalhador portuário, de forma que as universidades possam preparar os graduandos para ocupar os novos postos de trabalho gerados pelos terminais.

Em outra frente, a SPA disponibilizará, em princípio, três vagas em 2022 para “estagiário inovador” junto às universidades. A ideia é que jovens inovadores e proativos encontrem um ambiente propício para desenvolver soluções inovadoras para o ambiente portuário. A ideia é, futuramente, expandir esse número.

Fonte: Santa Portal - SP

Data: 06/10/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ESPECIALISTAS INTERNACIONAIS ANALISAM EM VALÊNCIA OS PLANOS E NECESSIDADES DOS PORTOS DO MEDITERRÂNEO

Informação: Porto de Valência (6 de outubro de 2021)

Valência, 5 de outubro de 2021.- Uma delegação de mais de 50 participantes da conferência Portos e Navios do Mediterrâneo 2021, acompanhados por representantes da Autoridade

Portuária de Valência (APV) e de diferentes empresas que operam no porto, realizou esta manhã um tour pelas instalações do Porto de Valência para ver em primeira mão a atividade e os diferentes terminais da zona portuária.



Foto: Porto de Valência

Esta visita faz parte do encontro profissional Mediterranean Ports and Shipping 2021 que se realiza em Valência até 7 de outubro e que reúne 300 especialistas internacionais do sistema portuário e logístico, a par de potenciais investidores, para responder aos planos e necessidades do setor, em um momento crucial do mercado marítimo após um ano marcado pela pandemia COVID-19.

Esta visita contou com a presença de Manuel García, chefe de Business Intelligence da APV, e Francesca Antonelli, chefe de Marketing e Gestão de Marca da APV. Participaram também Sven Valentín, diretor do terminal MSC VLC, Miguel Marín, diretor comercial do terminal COSCO e Antonio Crespo, diretor do Valencia Terminal Europe.

O congresso, que será aberto amanhã, quarta-feira, pelo Ministro da Política Territorial, Obras Públicas e Mobilidade, Arcadi España, o Diretor de Operações Portuárias do Estado, Mar Chao, o Diretor de Transporte do Evento, Rory James Dyole, e o presidente do A APV, Aurelio Martínez, conta com dois dias de conferências com 30 palestrantes que abordarão as necessidades e desafios do setor de transporte e logística na área do Mediterrâneo e uma área de expositores para conhecer os últimos desenvolvimentos do setor. A conferência tem mais de 300 participantes entre representantes de administrações, gestores de empresas, autoridades portuárias, companhias de navegação, operadores de terminais, importadores e exportadores, ...

O evento, que se realiza no Westin Hotel, irá desenvolver seis conferências que abordarão as perspectivas econômicas e de mercado do comércio marítimo no Mediterrâneo, o desenvolvimento portuário sustentável, o planejamento das infraestruturas portuárias, o comportamento da oferta e da procura no movimento mundial de mercadorias, os projetos de portos inteligentes ou o papel das auto-estradas do mar, entre outros.

Entre os oradores, encontram-se representantes de companhias marítimas como COSCO ou MSC Espanha, empresas como Toyota ou Siemens, gestores dos portos de Valência, Barcelona ou Estaduais, ou da federação de empresas e terminais portuários europeus, FEPOR.

Para baixar o programa clique aqui

<http://transportevents.com/EventsLinks/Valencia2021CA.pdf>

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

Data: 06/10/2021

ENTREVISTA WFA – CHRISTOS DIMOPOULOS, PRESIDENTE DE CADEIAS DE SUPRIMENTOS GLOBAL DA BUNGE

Informação: WFA Summit (6 de outubro de 2021)



Christos Dimopoulos

President, Global Supply Chains
Bunge

Atrair habilidades e talentos do futuro exigirá que o agronegócio mude de tato, segundo Christos Dimopoulos (CD), presidente de Cadeias de Suprimentos Global da Bunge. Aqui, ele diz à WFA por que as empresas precisam ser mais expressivas sobre o que têm a oferecer aos funcionários em potencial e por que os esforços individuais e coletivos para tornar a indústria mais diversificada e inclusiva farão os negócios prosperar.

Sobre si:

[WFA] Sr. Dimopoulos , o que o atraiu na indústria agrícola e no setor de grãos e oleaginosas em particular?

[CD] Estudei Economia e Gestão na Universidade de Lausanne e estava genuinamente interessado por mercados e comércio. Tive a oportunidade de fazer um estágio na Tradigrain, uma empresa International Grain Trading, subsidiária da cooperativa americana Farmland. Eu literalmente me apaixonei por este ambiente que combina o comércio de commodities agrícolas em mercados baseados em bolsa; participação em fluxos físicos em escala global; e o propósito de atender produtores e consumidores. Já se passaram 25 anos ...

[WFA] Quais você diria que são as principais oportunidades e desafios na agricultura e na alimentação no momento?

No geral, este é um momento muito empolgante para o nosso setor. Estamos vivenciando uma demanda crescente, o que está criando um ciclo muito positivo, bem como novas oportunidades de crescimento no setor, como alimentos à base de plantas, matérias-primas sustentáveis ??ou produtos para rações mais sustentáveis, entre outros. À medida que atendemos a essa demanda crescente, a sustentabilidade é, sem dúvida, um fator importante; as tendências do consumidor estão impactando todas as etapas da cadeia de abastecimento alimentar e agrícola. Isso está abrindo novas áreas de negócios para investir e nos impulsionando a melhorar nossas práticas para encontrar melhores soluções e fórmulas inovadoras para responder a essas demandas de clientes em constante mudança.

[CD] Como você acha que a pandemia impactou o setor, tanto positiva quanto negativamente?

A pandemia foi um acelerador em diferentes áreas.

Como um participante da indústria, emergimos mais fortes disso. Tivemos que manter a cadeia alimentar funcionando e provamos quão rapidamente podemos reagir e nos adaptar para operar com segurança e cumprir nosso papel essencial de alimentar e abastecer o mundo.

Também acelerou a digitalização e a tecnologia em todos os níveis. Isso é algo em que a indústria não se destacava no passado, o que significa que agora devemos acelerar nossa jornada de digitalização para sermos capazes de permanecer competitivos.

Do lado humano, durante a pandemia, todos nós aprendemos novas formas de trabalhar e isso permitiu que muitas pessoas repensassem suas prioridades. Já existem sinais de mudança. As organizações precisarão continuar a se ajustar ao novo normal e redefinir quem desejam ser como empresa, ser afirmativas quanto à cultura que desejam construir e criar um ambiente de trabalho de qualidade que retenha e atraia talentos.

Diversidade:

[WFA] Que mudanças você viu ao longo de sua carreira em termos de diversidade e inclusão? Como você vê a diversidade e o que acha que as organizações devem ser capazes de oferecer para atrair uma força de trabalho diversificada ?

[CD] A sociedade mudou e evoluiu tremendamente desde os primeiros dias da minha carreira. Acredito que as empresas que adotam a mudança e demonstram capacidade de adaptação serão mais competitivas. Diversidade e inclusão permitem essa vantagem.

Uma das mudanças importantes é a postura ativa dos conselhos de administração para impulsionar a diversidade em toda a organização e o fato de que isso está na agenda de quase todas as grandes corporações.



A composição e as aspirações da força de trabalho global também mudaram. O tempo em que as empresas podiam facilmente escolher e contratar talentos que passariam toda a carreira com elas não existe mais. Hoje, o talento é mais seletivo, e são eles que decidem onde querem trabalhar e onde não. Portanto, se quisermos que o melhor talento nos escolha à frente de nossos concorrentes, estamos oferecendo uma proposta de valor aos funcionários que corresponda às suas necessidades e aspirações? Estamos refletindo as demandas sociais e os novos hábitos da força de trabalho? É imperativo ter uma abordagem sólida para a diversidade e inclusão se quisermos atrair uma força de trabalho diversificada, não apenas porque é a coisa certa a fazer, mas também porque apenas uma força de trabalho diversificada pode responder às demandas atuais e futuras de uma sociedade diversa .

[WFA] Você viu muitas mudanças nas mulheres do setor desde que ingressaram? Na sua opinião, até que ponto acha que o setor agroalimentar continua sendo um “clube dos meninos” ou é um estereótipo que já não é mais representativo?

[CD] A mudança está acontecendo, talvez não tão rapidamente como gostaríamos de ver em nosso setor, talvez ainda não de maneira uniforme em todas as funções ou níveis. Vemos mais mulheres ingressando, mas, por exemplo, os percentuais nos pregões ainda são baixos. No entanto, qualquer pessoa com apetite por comércio e uma educação completa se qualificaria para esse tipo de posição no setor. Precisamos fazer mais para promover entre as mulheres onde uma carreira no agronegócio possa levá-las. E, novamente, devemos garantir que nossa proposta de valor para os funcionários corresponda às suas aspirações e faça com que essas mulheres talentosas nos escolham como empregadores. Uma vez que esses talentos estão conosco, devemos garantir que eles cresçam!

[WFA] Você tem algum exemplo específico de boas práticas em nível individual ou organizacional na Bunge para ajudar a apoiar as mulheres no setor de agronegócio? O que o agronegócio pode fazer melhor para se tornar mais diversificado?

[CD] Como uma indústria, precisamos aumentar a conscientização sobre o importante trabalho que fazemos e o grande propósito que servimos, bem como os empregos estimulantes que existem na indústria, para que possamos coletivamente obter mais talentos diversos interessados ??no setor . Como empresa, a Bunge atua em diversas frentes para as quais traçamos aspirações e metas. Um de nossos objetivos é melhorar o equilíbrio de gênero nos níveis seniores. Também temos aumentado e monitorado nossas métricas para garantir que o progresso esteja acontecendo, ajustando os processos de talentos e juntando iniciativas externa e interna para fortalecer nosso compromisso com a DEI.

No entanto, acredito firmemente que a mudança maior acontece no nível individual. Cabe a cada um de nós ser os campeões em nossas organizações, liderar pelo exemplo e impulsionar a mudança ao nosso redor.

Na Bunge, nosso DNA é diversificado por definição. Colaboramos e nos conectamos em várias culturas, idiomas, raças e origens sociais, e isso define quem somos. Mas precisamos melhorar a construção de mais equilíbrio e combater as lacunas existentes em todos os lugares em que operamos. Dependendo de onde você está, a abordagem da diversidade e inclusão tem suas nuances, portanto, as estratégias para enfrentá-las devem ser direcionadas.

Talento:

[WFA] Como líder, como você avalia e promove talentos dentro de sua organização?

[CD] Na minha opinião, talento significa ter a combinação certa de conjuntos de habilidades. Uma ferramenta importante para avaliar isso é o desempenho, porque não é tendenciosa. Tem tudo a ver com as competências técnicas que alguém traz, bem como com as competências sociais como a curiosidade, capacidade de colaboração e integração com uma equipe e de ter empatia e ouvir as opiniões dos outros.



É nossa responsabilidade buscar e promover os melhores talentos, independente de gênero, origem, idade, etnia, cultura ... Sempre reforço com minha equipe que são eles que impulsionam o talento dentro da empresa e devem ser responsáveis ??pelo seu crescimento . Eles devem desafiar cada decisão que tomam em suas equipes. Eles exploraram todas as opções, estão aproveitando para integrar as diferenças em suas equipes?

[WFA] Quais são os desafios que a indústria enfrenta para atrair e reter bons talentos no ambiente atual?

[CD] Estamos diante de um mercado altamente competitivo, com tendências de consumo em constante mudança e muita inovação e desenvolvimento tecnológico para garantir uma agricultura sustentável. As mudanças acontecem rapidamente e ter o talento com as habilidades certas no momento certo é fundamental. Conforme mencionado, para atrair bons talentos, o que oferecemos deve corresponder ao que o talento busca em um empregador dentro de uma proposta de cultura e propósito claros de quem somos.

Em tal ambiente, para reter nosso talento, precisamos investir no desenvolvimento deles, possibilitando seu crescimento, dando-lhes exposição a diferentes partes do negócio, treinando-os em novas tendências e tecnologias e proporcionando-lhes oportunidades para liderar a mudança que é preciso.

O futuro reserva:

[WFA] Precisamos aumentar a diversidade com a abordagem de baixo para cima? Precisamos investir mais na qualificação das mulheres?

[CD] Independentemente de adotar uma abordagem de cima para baixo ou de baixo para cima, e além de quaisquer políticas ou iniciativas corporativas para promover a diversidade, reitero que está dentro de cada um de nós, cada líder, cada funcionário no nível individual, em nossas empresas, para se apropriarem e serem os campeões para mudar o ambiente.

O maior impacto virá das relações que estabelecermos com nossas equipes, e a diversidade em nossas equipes dependerá de nós. Cada líder de equipe precisa garantir que sua equipe está crescendo com equilíbrio.

Na minha perspectiva, não se trata de investir mais na qualificação das mulheres. As mulheres são tão habilidosas quanto os homens. O que precisamos garantir é que estamos desenvolvendo talentos em nossa organização e que as mulheres fazem parte desse talento.

Não fazer isso, dar oportunidades a todos, fazer mulheres crescerem para cargos de gestão, promover a inclusão não é uma opção na minha opinião, porque sabemos que os negócios que vão prosperar serão aqueles com mão de obra mais talentosa e diversificada.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/10/2021*

PORTO DO ITAQUI PARTICIPA DA EXPO DUBAI 2020

Informação: EMAP - Porto do Itaquí (6 de outubro de 2021)

Foi aberta na última sexta-feira (01) a EXPO Dubai 2020, considerada uma das maiores e mais importantes feiras mundiais. O evento internacional reúne empresas, governos e organizações não governamentais para discutir temas como negócios, urbanismo, sustentabilidade, ciências, cultura e economia. Como parte da programação foi realizado o fórum 'Brasil-Emirados Árabes Unidos: Fórum de Sustentabilidade Econômica na Região Amazônica, iniciativa que contou com a

parceria da Embaixada do Brasil nos Emirados Árabes Unidos e que trouxe para o debate temas como inovação e tecnologias digitais, segurança alimentar e sustentabilidade econômica.



Foto: Porto de Itaqui

O presidente do Porto do Itaqui Ted Lago foi um dos expositores do painel “Sustentabilidade Econômica e Empresarial – experiências de liderança dos Emirados Árabes Unidos e do Brasil”, oportunidade em que apresentou o modelo de governança e sustentabilidade do Porto do Itaqui, o potencial do Corredor Centro Norte brasileiro e a cadeia de exportação da soja sustentável, da qual o Maranhão é destaque,

concentrando mais de um terço de toda a soja sustentável produzida no mundo.

Ao lado do CEO da Dubai Investment Development Corporation e presidente da Associação Mundial de Agências de Promoção de Investimentos; – do CEO da Sharjah Investment and Development Authority; – do CEO da Sharjah Investment and Development Authority; – do diretor-executivo de Operações da DP World;- do diretor de Sustentabilidade do Marfrig e com moderação do secretário-geral do Conselho dos Emirados para Investidores Estrangeiros, Jamal Seif Al Jarwan; Lago destacou o papel da sustentabilidade no Porto do Itaqui, que tem dentre seus valores o compromisso com o equilíbrio entre o meio ambiente, a sociedade e a economia. Certificado desde 2018 com a ISO 14.001, o Itaqui integra o seletivo grupo de portos brasileiros que possuem essa norma criada para auxiliar empresas a identificar, priorizar e gerenciar seus riscos ambientais. Para obter a certificação, é preciso comprovar, por meio de documentação, controles e registros, a existência de um consistente Sistema de Gestão Ambiental.

Fora isso, a eficiência multimodal do Porto do Itaqui, interligado a importantes ferrovias, torna-se fator decisivo não apenas para a competitividade do Corredor Centro Norte mas também para sua sustentabilidade, uma vez que 60% de todas as cargas operadas no Itaqui são transportadas por trens, um modal mais eficiente e com menor impacto ambiental.

Os grãos exportados pelo Itaqui e toda sua cadeia de custódia – o que inclui mais de 44 locais acreditados como fazendas, armazéns, fábricas de processamento e o próprio Porto – estão certificados pela RTRS. Com isso, o Itaqui atrai um fluxo importante de exportação de soja sustentável pelo norte do país, estando preparado para atender à crescente demanda.

Fundada em 2006 em Zurique, na Suíça, a RTRS – Associação Internacional de Soja Responsável – é uma associação internacional sem fins lucrativos que promove o crescimento da produção, do comércio e do uso de soja responsável, reunindo mais de 180 membros em todo o mundo. No Brasil empresas como Cargill, Santander, Amaggi, CLI e organizações ambientais como WWF, The Nature Conservancy e Earth Innovation Institute são integrantes. A RTRS opera por meio da cooperação entre os atores ligados à cadeia de valor da soja, da produção até o consumo, através de uma plataforma global de diálogo multilateral sobre a soja responsável, implementando e certificando padrão global de operação.

Em 2020, a área do MATOPI foi responsável por mais de 270 mil hectares e mais de 1 milhão de toneladas de soja certificada RTRS. É um total de 47 produtores certificados RTRS com mais de 225 mil hectares de terras nativas conservadas na região. Para 2021, esperam-se números ainda maiores.

Os grãos certificados de acordo com o Padrão RTRS de Produção de Soja Responsável garantem não apenas atender aos mais altos critérios ambientais (incluindo a garantia de desmatamento e conversão zero, com a utilização apenas de áreas já abertas), mas também a um amplo conjunto de requisitos sociais e trabalhistas. Com a certificação Cadeia de Custódia, o selo de sustentabilidade da soja RTRS se desloca e agrega valor ao longo da cadeia de suprimento,

estendendo uma série de requisitos para os diversos sistemas de rastreabilidade que uma organização deve cumprir para ter o controle dos inventários da soja certificada sob o Padrão de Produção Responsável.

Como desdobramento do evento foi reafirmado o interesse dos Emirados Árabes Unidos de estreitar parcerias entre o Porto de Abu Dhabi e o Itaqui, conectando esses dois importantes hubs de comércio exterior, além da adesão do porto público maranhense ao World Logistics Passport (WLP), uma iniciativa global, liderada pelo setor privado e criada para agilizar o fluxo de comércio internacional e desbloquear acesso a mercados.

SAIBA MAIS SOBRE A EXPO DUBAI 2020

Considerado o maior evento mundial pós pandemia, a Expo foi aberta oficialmente pelo príncipe-herdeiro de Dubai, xeque Mohamed bin Rashid Al Maktum no primeiro dia de outubro. Com investimento de US\$ 7 bilhões Dubai estima um retorno de US\$ 20 bilhões e a criação de 270 mil empregos ligados ao comércio e serviços. A exposição acontece pela primeira vez no Oriente Médio sob cuidados sanitários como uso obrigatório de máscaras e apresentação de comprovante de vacinação. A exposição tem obras arquitetônicas e inovações tecnológicas dos mais de 190 países representados em seus pavilhões. O Pavilhão Brasil está na área Sustentabilidade e é coordenado pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil). A primeira EXPO ocorreu em 1851 em Londres, no Crystal Palace, uma estrutura criada para a ocasião. Em Paris, a EXPO de 1889 apresentou ao mundo a icônica Torre Eiffel. O evento segue aberto ao público até 31 de março de 2022.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/10/2021

SHANGHAI AUMENTA EM 91% IMPORTAÇÕES DE SOJA DOS EUA ATÉ SETEMBRO E VENDAS BRASILEIRAS CAEM 7,8%

Informação: Comex do Brasil (6 de outubro de 2021)



Foto: Divulgação/Comex do Brasil

Shanghai – Shanghai viu suas importações de soja dos Estados Unidos subirem para 2,53 milhões de toneladas nos primeiros oito meses do ano, um aumento de 91% em relação ao ano passado, representando 31,1% do total de soja importada de janeiro a agosto, informaram as autoridades alfandegárias nesta quarta-feira.

A cidade importou cerca de 8,15 milhões de toneladas de soja nos primeiros oito meses de 2021, um aumento de 7,4% em relação ao mesmo período do ano passado.

A megacidade importou cerca de 5,62 milhões de toneladas de soja do Brasil, 7,8% a menos que no mesmo período do ano passado, representando 68,9% do total de soja importada durante o mesmo período.

O valor total das importações de soja em Shanghai de janeiro a agosto atingiu 26,46 bilhões de yuans (cerca de US\$ 4,1 bilhões), um aumento anual de 27,9%, mostraram os dados da Alfândega de Shanghai.

(*) Com informações da Agência Xinhua

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/10/2021



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

COM INVESTIMENTO PREVISTO DE QUASE R\$ 140 MILHÕES, TERMINAIS PORTUÁRIOS VÃO À LEILÃO EM NOVEMBRO

Editais publicados pela Antaq preveem a licitação para áreas nos portos de Porto Alegre (RS), Cabedelo (PB), Imbituba (SC) e Itaguaí (RJ)

Editais de licitação de quatro terminais portuários, nos portos de Porto Alegre (RS), Cabedelo (PB), Imbituba (SC) e Itaguaí (RJ), foram publicados no Diário Oficial da União (DOU). Juntas, essas áreas devem receber investimentos de R\$ 138 milhões. A escolha das empresas vencedoras será em 19 de novembro, na B3, em São Paulo.

O maior investimento está previsto no terminal ITG03, do Porto Organizado de Itaguaí (RJ), para movimentação e armazenamento de granéis sólidos minerais. Quem vencer o certame deverá investir R\$ 71.267.028,12 na área. Já em Porto Alegre, no POA01, serão R\$ 41.225.879,36. O local vai movimentar e armazenar granéis sólidos vegetais.

Em Imbituba, será leilado para arrendamento a IMB05, área e infraestrutura pública para a movimentação e armazenagem de granel líquido. Neste arrendamento estão previstos R\$ 25.053.571,31 em investimentos. Por fim, o terminal AE14, para carga geral, do Porto Organizado de Cabedelo, terá R\$ 1.724.339,61.

Os documentos já estão disponíveis para consulta nos sites do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). “Esses leilões são um marco importante, porque são arrendamentos simplificados em que a gente teve a possibilidade de implementar um processo muito mais rápido e desburocratizado”, explicou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Diogo Piloni.

Confira a íntegra dos editais:

Porto Alegre POA01

<http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2096/20211004%20Edital%20Simplificado%20B3%20Par005.21%20-%20POA01%20-%20Publicado.pdf>

Cabedelo AE14

http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2099/Edital_Simplificado_Par005.21_AE_14.pdf

Imbituba IMB05

http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2097/20210919_Minuta_de_Edital_Simplificado_B3_Par005.21_IMB05.pdf

Itaguaí ITG03

http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2098/Edital_Par005.21_ITG03.pdf

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/10/2021

PROJETOS VERDES EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES PAUTAM DISCUSSÕES COM INVESTIDORES

No segundo dia de roadshow em Nova Iorque, ministro da Infraestrutura apresentou os avanços do Governo Federal nas temáticas ambiental e de governança

Os avanços do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, em formatar projetos de transportes com o conceito ESG – sigla em inglês para ambiental, social e governança – foram destaque no segundo dia de roadshow do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em Nova Iorque (EUA). As reuniões da delegação brasileira seguem até sexta-feira (8).

Ao grupo da Standard & Poors, foram apresentados aos investidores os acordos de cooperação com a Climate Bond Initiative (CBI) e com a Agência de Cooperação Internacional Alemã (GIZ), além da introdução da temática das mudanças climáticas na concepção de projetos no planejamento a longo prazo.

“Nunca tivemos um programa de infraestrutura tão verde, com tanto efeito social”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, após detalhar o projeto da Ferrogrão a investidores. Serão 900 quilômetros de extensão, R\$ 8,4 bilhões de investimentos privados, ligando Sinop (MT) ao Porto de Miritituba (PA).

Com o empreendimento ferroviário, será possível escoar a safra de grãos do Centro-Oeste pelo Arco Norte do país. “O projeto da Ferrogrão vai gerar milhões de postos de trabalhos, menos acidentes, menos emissão de CO2 e muita qualidade ambiental. A gente pensa no plantio compensatório e na quantidade de mudas que serão plantadas. A gente avalia em reduzir ou até zerar o combustível fóssil por essa ferrovia,” afirmou.

AGENDA – Além do encontro com a Standard & Poors, a delegação brasileira também se reuniu com o Council of The Americas, que contou com a participação de 12 representantes de fundos, bancos, escritórios de advocacia e duas agências de fomento de países asiáticos, e com executivos da Global Infrastructure Partners (GIP), tradicional fundo de investimentos em infraestrutura.

Fazem parte do grupo que representa o Governo Federal o ministro Tarcísio, a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Minfra, Natália Marcassa, a secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia, Martha Sellier, e representantes do BNDES, da Apex e do Ministério das Relações Exteriores.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/10/2021

PARA DIRETOR DO MINFRA, PRO TRILHOS SERÁ FUNDAMENTAL PARA A RETOMADA ECONÔMICA DO PAÍS

Lançado em 2 de setembro, programa já atraiu 14 pedidos de novas linhas ferroviárias, com investimento privado na casa de R\$ 80,5 bilhões

“Essa é mais importante ação do setor ferroviário dos últimos tempos.” Assim foi resumida nesta terça-feira (5) a Medida Provisória 1.065/2021, que criou o programa Pro Trilhos, pelo diretor do Departamento de Transportes Ferroviários do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Ismael Trinks, na abertura da edição do NT Expo Xperience – Negócios nos Trilhos 2021. O evento discute até quinta-feira (7), de forma virtual, tecnologia, investimentos e serviços para o setor.

“Essa MP é muito importante para o Brasil, porque ela está gerando benefício que é revolucionário. Agora precisamos de estimular para que a roda econômica volte a rodar e isso tem que ser rápido. Estamos falando de algo em torno de R\$ 100 bilhões em investimentos privados, isso é uma grande vitória do governo para o setor ferroviário”, projetou Trinks.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/10/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CNPE DÁ PRAZO PARA ANP AVALIAR SE HÁ LIMITAÇÃO TÉCNICA PARA MISTURA MAIOR DE BIODIESEL

(Por Roberto Samora)

SÃO PAULO (Reuters) – O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou resolução que determina que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) avalie e informe ao órgão, no prazo máximo de 30 dias, se há alguma limitação, com a devida comprovação técnica, para a utilização da mistura de até 15% de biodiesel no diesel.

A medida visa verificar aspectos como qualidade e logística, segundo nota do Ministério de Minas e Energia publica na noite de terça-feira.



Trabalhador com amostra de biodiesel em Iraquara (BA)

A publicação ocorre em momento em que setores, como a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a associação que representa as montadoras de veículos, a Anfavea, questionam o aumento gradativo da mistura, citando problemas de qualidade, e pedem a fixação de limite de 10% do biocombustível no diesel.

A resolução também determinou a criação de um Grupo de Trabalho (GT) para analisar e propor critérios para a previsibilidade do teor obrigatório de biodiesel no óleo diesel.

A criação do GT possui três motivações principais: subsidiar o CNPE, em caso de necessidade, na definição do teor de biodiesel adicionado ao diesel; tratar o tema através de grupo multidisciplinar; e dar previsibilidade do teor de biodiesel ao setor produtivo e à sociedade.

De acordo com o comunicado do MME, a CNPE aprovou na terça-feira resoluções que criam dois Grupos de Trabalho voltados à interação do setor de exploração e produção de petróleo e gás natural e o meio ambiente.

Os dois grupos serão compostos pelas seguintes instituições: Ministério de Minas e Energia, Casa Civil da Presidência da República, Ministério do Meio Ambiente (MMA), Ministério da Economia (ME), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

Os Grupos de Trabalho terão prazo de 180 dias, contados a partir da designação dos representantes das instituições, para submeter relatório final ao CNPE.

“Espera-se que essas medidas tragam aperfeiçoamentos nos procedimentos para oferta de áreas em futuras rodadas de licitações em estreita relação com os aspectos ambientais, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade aos licitantes e valorizando os ativos da União”, informou nota do MME.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 06/10/2021

CALOTE DA DÍVIDA MINARIA STATUS DE TREASURIES COMO ATIVOS DE SEGURANÇA, DIZ BIDEN

O presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, disse nesta quarta-feira que um calote na dívida do país minaria o status dos Treasuries como ativos de segurança. A declaração foi dada durante uma reunião na Casa Branca com a secretária do Tesouro americano, Janet Yellen, e executivos de grandes empresas.

“Bloquear a suspensão do teto da dívida não é certo e é perigoso”, afirmou o democrata, em uma crítica ao Partido Republicano. Yellen, por sua vez, disse que o imbróglio fiscal precisa ser resolvido “imediatamente” pelo Congresso. “Nossa frágil recuperação econômica se reverteria em caso de default”, alertou a ex-presidente do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano).

O impasse ocorre porque existe no Senado dos EUA o chamado filibuster (obstrução), uma regra que fixa um mínimo de 60 votos para passar a maioria das legislações. Os democratas possuem 50 assentos na Casa – a metade – e apenas têm maioria porque podem contar com o voto de desempate da vice-presidente Kamala Harris, que acumula o cargo de presidente do Senado. Portanto, para aprovar a suspensão do teto, os governistas precisariam do apoio de pelo menos 10 republicanos, mas a oposição se recusa a fazer um acordo.

Uma alternativa para o partido de Biden seria usar um dispositivo chamado de “reconciliação”, que permite a aprovação de projetos ligados ao orçamento por maioria simples, com o voto de Kamala, o que evitaria a obstrução dos republicanos.

Durante a reunião desta quarta na Casa Branca, o CEO do JPMorgan, Jamie Dimon, a do Citi, Jane Fraser, e a da Nasdaq, Adena Friedman, defenderam a suspensão do teto.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 06/10/2021

DESAFIO NA PRODUÇÃO SEGUE GRANDE POR DIFICULDADES NA LOGÍSTICA, DIZ ANFAVEA

Com a dificuldade logística e a falta de peças, o setor automotivo brasileiro deve fechar 2021 com números próximos aos do ano passado, quando fábricas e montadoras ficaram fechadas por várias semanas em razão da pandemia de covid-19. A expectativa da Anfavea, entidade que representa as montadoras, é de que o ano de 2021 termine com 2,129 milhões de veículos produzidos, uma alta de 6% em relação a 2020.

No cenário mais otimista, a Anfavea espera que 2,219 milhões de carros sejam produzidos, uma alta de 10% em relação ao ano passado.

De acordo com o presidente da associação, Luiz Carlos Moraes, ao contrário de outros anos, quando as previsões de produção são estimadas considerando a demanda e o poder de compra da população, neste ano a Anfavea teve que mudar os cálculos por conta de todas as disfunções na cadeia de produção.

Com falta de peças, a crise mundial de semicondutores que afeta as linhas de montagem e as dificuldades logísticas, como a escassez de contêineres, a percepção da associação é de que há uma demanda reprimida que não está conseguindo ser atendida pela produção.

“Para 2021, imaginamos que há demanda reprimida, negócios já fechados, aguardando entrega do produto. Então não fizemos simulação de mercado. Fizemos o contrário: simulamos limitações da produção a partir da produção, tentamos ver quando será o atendimento ao mercado possível”, disse ele, afirmando que os entraves logísticos dificultam previsões claras e devem ser o principal desafio das montadoras também no próximo ano.

Dessa forma, segundo Moraes, a atual situação de inflação em alta e juros subindo para tentar conter os preços deve afetar o setor mais em 2022 do que neste ano.

A expectativa da Anfavea é de que 2,038 milhões de carros sejam emplacados em 2021, uma queda de 1% em relação a 2020. No cenário mais otimista, a associação espera venda de 2,118 milhões neste ano, alta de 3%.

Até agora, no ano, 1,649 milhão de veículos foram produzidos, uma alta de 24% ante o mesmo período de 2020. E 1,577 milhões foram vendidos (+14,8%).

Só em setembro, 173,3 mil unidades foram montadas (-21,3% ante 2020) e 155 mil foram vendidas (-25,3%). Segundo Moraes, o número de venda de autoveículos atingiu, no mês, o pior patamar desde 2005.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 06/10/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

ARRECAÇÃO DE ROYALTIES DA MINERAÇÃO NO BRASIL JÁ SUPERA RECORDE DE 2020, DIZ IBRAM

Por Reuters



Em 2020, o volume total de royalties da mineração havia atingido uma máxima história de 6,08 bilhões de reais (Imagem: REUTERS/Muyu Xu)

A arrecadação brasileira de royalties da mineração, a chamada Cfem, somou 6,68 bilhões de reais no acumulado do ano até agosto, alta de 121% ante o mesmo período do ano passado e superando recorde registrado em 2020 completo, informou nesta quarta-

feira o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

Em 2020, o volume total de royalties da mineração havia atingido uma máxima história de 6,08 bilhões de reais.

Os maiores valores de Cfem estão relacionados à produção de minério de ferro e preços mais altos do produto. Os royalties relativos à commodity somaram 5,6 bilhões de reais de janeiro a agosto, segundo o Ibram.

Importante item da pauta de exportação brasileira, o minério de ferro viu seus preços acelerarem na primeira metade do ano, com uma demanda firme da China. No entanto, a partir de junho, os preços perderam força refletindo maiores controles à produção de aço na China, entre outros fatores.

“As demais commodities estão com os preços em elevação ou estáveis, e os preços em 2021 são mais altos que em 2020”, disse o instituto.

A produção mineral nos primeiros oito meses do ano somou 833 milhões de toneladas, alta de 9% na comparação com o mesmo período do ano passado. Já o faturamento no período cresceu 112%, para 219,9 bilhões de reais.

Investimentos

O Ibram também elevou a previsão de investimentos no setor mineral para o período 2021-2025, para 41,36 bilhões de dólares, ante 38 bilhões de dólares previstos anteriormente.

Dessa forma, haverá um avanço do volume de investimentos versus o período anterior 2020-2024, que estimava 38 bilhões de dólares.

Foram adicionados na previsão cerca de 6 bilhões de dólares em projetos socioambientais, segundo o instituto e alguns projetos saíram da contagem, principalmente devido à conclusões de obras.

Do volume total previsto até 2025, o Ibram apontou que 47% estão em execução e 53% estão programados. Os principais investimentos são para minério de ferro, cobre, fertilizantes, bauxita, além de ações climáticas e ferrovias e portos.

Fonte: MoneyTimes

Data: 06/10/2021

PETROBRAS DESTINA 1ª CARGA DO FPSO CARIOCA, EM SÉPIA, PARA REFINARIAS EM SÃO PAULO

Por Reuters

A Petrobras (PETR4) realizou a primeira operação de transferência de óleo do FPSO Carioca, primeiro sistema de produção definitivo instalado no campo de Sépia, área da cessão onerosa, no pré-sal da Bacia de Santos, informou a companhia em nota à Reuters nesta quarta-feira.

A operação destinou o petróleo extraído pela unidade, maior plataforma em operação no Brasil em termos de complexidade, para a produção de derivados na Refinaria Henrique Lage (Revap) e na Refinaria de Paulínia (Replan), ambas em São Paulo.

“O petróleo produzido no campo foi transportado pelo navio Rio Grande, que descarregou 44.650 m³ do produto no Terminal de São Sebastião (SP). De lá, o petróleo seguiu para as refinarias por meio de oleodutos”, disse a empresa.

A plataforma, que será também a maior unidade do país em termos de produção de petróleo quando atingir o seu pico, entrou em operação no fim de agosto e produziu, em média, 48 mil barris por dia em setembro.

Afretado junto à Modec, o FPSO Carioca está localizado a aproximadamente 200 quilômetros da costa do Estado do Rio de Janeiro, em profundidade de água de 2.200 metros, e tem capacidade para processar diariamente até 180 mil barris de óleo e comprimir até 6 milhões de m³ de gás natural.

O escoamento da produção de petróleo do FPSO é realizado por navios aliviadores e a produção de gás é escoada pelas rotas de gasodutos do pré-sal.

“Com o início da produção no campo de Sépia, a Petrobras reafirma e consolida o foco de sua estratégia nos reservatórios em águas profundas e ultraprofundas, em projetos que têm como premissa a segurança e o respeito ao meio ambiente, acelerando a geração de valor para a sociedade”, disse a empresa.

O FPSO Carioca será a única plataforma a entrar em operação a serviço da Petrobras neste ano.

Para 2022, estão previstas pela petroleira estatal outras duas unidades, também da Modec, nos campos de Mero e Búzios, ambos no pré-sal da Bacia de Santos.

Fonte: MoneyTimes

Data: 06/10/2021

CHEGUEI QUERENDO FAZER O BEM, O QUE DÁ PRA FAZER É EVITAR O MAL, DIZ CAMPOS NETO CITANDO O AVÔ

Por Reuters

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta quarta-feira que a frase do seu avô sobre ter chegado ao Congresso querendo fazer o bem, mas ter chegado à conclusão que o que era possível era evitar o mal, também se aplica à experiência que tem tido no governo.

Roberto Campos foi ministro do Planejamento no governo do presidente Castelo Branco (1964-67) e também assumiu mandatos como deputado federal e senador.

“Vou terminar com uma frase que, para mim, tem retratado muito da minha experiência também no governo. Ele dizia: quando cheguei ao Congresso queria fazer o bem. Hoje acho que o que dá pra fazer é evitar o mal”, afirmou Campos Neto, ao participar do lançamento virtual do livro “Constituinte Profeta: Homenagem ao Roberto Campos”.

O presidente do BC também lembrou que o seu avô era um entusiasta da tecnologia, e pontuou que, pessoalmente, considera a tecnologia o instrumento mais democratizante no mundo.

Campos Neto também defendeu que a autonomia formal do Banco Central que foi recém conquistada é “inferior” à defendida por Roberto Campos no passado, já que o status que havia sido assegurado na lei de criação do BC e que perdurou de 1964 até o início de 1967 concedia independência administrativa, operacional e financeira para a autarquia.

“Hoje nós tratamos basicamente da autonomia operacional e um pouco da financeira. Então não temos nenhuma autonomia administrativa no processo que está vigente atualmente”, afirmou.

Fonte: MoneyTimes

Data: 06/10/2021

DOMMO DIVULGA RECUO DE 14% NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO EM SETEMBRO

Por Giovana Leal



Produção petrolífera da Dommo cai 13,9% em setembro (Imagem: Reprodução/Dommo)

A Dommo Energia (DMMO3) divulgou em comunicado enviado ao mercado na última terça-feira (5) que produziu 21.142 barris de petróleo em setembro de 2021, uma baixa de 13,9% ante o mês anterior.

Segundo a companhia, o impacto na produção é decorrente de dois poços do campo de Tubarão Martelo que se encontram paralisados por falhas na bomba centrífuga submersa (BCS), os poços TBMT-8H e TBMT-2H.

A produção petrolífera da Dommo está em queda desde o mês de agosto, quando apresentou uma diminuição de 25,2% em relação a julho. Naquele mês, o resultado já sofria consequências da interrupção da produção no TBMT-8H.

A companhia divulgou que, após a completação do poço TBMT10H, a sonda Kingmaker — adequada para intervenções e completações — realizará o processo de workover nos dois poços que estão parados até então.

Fonte: MoneyTimes

Data: 06/10/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SUPRIMENTOS DE HIDROGÊNIO ESTÃO SE TORNANDO MAIS LIMPOS... MUITO LENTAMENTE

Por Nayara Machado - 6 de outubro de 2021 - Em Diálogos da Transição

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

Relatório da Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês) divulgado nesta segunda (4) indica que, se todos os projetos em desenvolvimento para produção de hidrogênio a partir da eletrólise se concretizarem, o suprimento global alcançará 8 milhões de toneladas em 2030. Veja a íntegra (.pdf)

Um grande aumento em relação ao nível atual de menos de 50 mil toneladas, mas ainda bem abaixo das 80 milhões de toneladas necessárias na próxima década para alcançar o cenário de emissões líquidas zero até 2050 no roteiro da agência.

Para ter uma ideia do tamanho do desafio: a demanda de hidrogênio em 2020 foi de 90 milhões de toneladas, praticamente toda concentrada para refino e aplicações industriais.

Demanda suprida quase exclusivamente a partir de combustíveis fósseis, com emissão de cerca de 900 milhões de toneladas de CO₂, calcula a IEA.

E a tendência é de uma escalada na demanda, especialmente com empresas e países apostando na aplicação de hidrogênio no setor de transportes — tanto pesado (exemplo da produção de amônia para navegação), quanto individual (célula a combustível).

Do lado da oferta de hidrogênio verde, a capacidade global de eletrolisadores, necessários para produção a partir da eletricidade, dobrou nos últimos cinco anos, chegando a pouco mais de 300 MW em meados de 2021.

Cerca de 350 projetos atualmente em desenvolvimento podem elevar a capacidade global para 54 GW até 2030.

Outros 40 projetos, responsáveis por mais de 35 GW de capacidade, estão nos estágios iniciais de desenvolvimento.

Destaques para Europa, Austrália, América Latina, Oriente Médio, China e Estados Unidos.

A Europa lidera na implantação de eletrolisador, com 40% da capacidade global instalada, e deve permanecer o maior mercado no curto prazo. A demanda será puxada pelas estratégias de hidrogênio ambiciosas tanto da União Europeia, quanto do Reino Unido.

Já os planos da Austrália sugerem que ela pode alcançar a Europa em alguns anos.

América Latina e Oriente Médio também planejam a implantação de grandes volumes de capacidade, em particular para exportação.

Enquanto a China, que teve um início lento, está avançando rapidamente no ranking com a quantidade de projetos anunciados e os Estados Unidos estão intensificando as ambições com o recém-anunciado Hydrogen Earthshot.

Lacuna de custo e hidrogênio azul

“Uma barreira importante para o hidrogênio de baixo carbono é a lacuna de custo com o hidrogênio de combustíveis fósseis não atenuados. Atualmente, a produção de hidrogênio a partir de combustíveis fósseis é a opção mais barata na maior parte do mundo”, destaca o relatório.

Dependendo dos preços regionais do gás, o custo nivelado da produção de hidrogênio a partir do gás natural varia de US\$ 0,5 a US\$ 1,7 por kg.

No caso do hidrogênio azul, a partir de gás natural com uso de tecnologias de captura, armazenamento e uso de carbono (CCUS), o custo aumenta para cerca de US\$ 1 a US\$ 2 por kg.

O uso de eletricidade renovável para produzir hidrogênio verde eleva para US\$ 3 a US\$ 8 por kg.

Segundo a IEA, há um espaço significativo para cortar custos de produção com o ganho da escala e inovação.

No cenário de emissões líquidas zero até 2050, a agência calcula que o hidrogênio verde cai para US\$ 1,3 por kg até 2030 em regiões com recursos renováveis abundantes.

Dezesseis projetos de produção de hidrogênio azul estão em operação hoje, produzindo 0,7 Mt de hidrogênio anualmente, diz o levantamento da IEA.

Outros 50 projetos estão em desenvolvimento e, se concretizados, podem aumentar a produção anual de hidrogênio para mais de 9 Mt até 2030.

Canadá e Estados Unidos lideram a produção de hidrogênio a partir de combustíveis fósseis com CCUS, com mais de 80% da capacidade global de produção.

Enquanto na Europa, Reino Unido e Holanda estão se esforçando para liderar nessa tecnologia e responder por grande parte dos projetos em desenvolvimento.

Hidrogênio verde pode movimentar US\$ 20 bi por ano no Brasil

De acordo com Marcus Silva, diretor comercial da Air Products — fabricante americana de gases e líder mundial no suprimento de hidrogênio – o mercado interno de hidrogênio verde (H2V) no Brasil poderá movimentar até US\$ 20 bilhões anuais até 2040.

Ele participou de evento organizado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais (CEBRI) e pelo Consulado Geral da Noruega no Rio de Janeiro, na semana passada.

“Em termos de mercado de hidrogênio verde no Brasil, estimamos que antes de 2040 esse mercado estará na faixa de US\$ 15 a US\$ 20 bilhões por ano, e também vemos a oportunidade de exportar entre US\$ 3 e US\$ 5 bilhões por ano”, afirmou o executivo.

A companhia, que já é responsável por mais 40% do market share global de hidrogênio cinza e azul, agora espera produzir hidrogênio verde no Brasil. E o Nordeste brasileiro é o que apresenta as melhores condições para receber os projetos.

“Vemos Ceará, Rio Grande do Norte e Maranhão como os possíveis melhores candidatos para abrigar um projeto de hidrogênio verde (...) Também estamos olhando oportunidades no Rio de Janeiro e Espírito Santo”.

Com exceção do Maranhão, todos os estados citados já contam memorandos de entendimento para construção de unidades produtoras de H2V. Os projetos estão concentrados nos portos:

EDP anuncia investimento de R\$ 41,9 milhões em usina de hidrogênio verde no Ceará

Rio Grande do Norte assina acordo para hidrogênio verde e eólicas offshore

Canadense AmmPower produzirá amônia verde no Espírito Santo

Curtas

Agro na COP. A CNA quer que práticas adotadas por produtores brasileiros no Plano ABC e para cumprir o Código Florestal sejam aceitas internacionalmente para o cálculo de redução de emissões. A proposta faz parte do posicionamento em nome do agro brasileiro para a COP26, e será entregue ao governo federal nesta terça (5). Broadcast

Acionista ativista. A pequena gestora americana Engine N°1, que ganhou notoriedade ao emplacar três conselheiros mais favoráveis à transição energética na ExxonMobil, anunciou a compra de uma fatia relevante na General Motors. Desta vez, o investimento é um sinal de apoio aos planos da companhia em direção à eletrificação. Capital Reset

Batalha pelo B10. Produtores de biodiesel, fabricantes de automóveis e representantes de postos, distribuidoras e transportadores levaram ao Senado, nesta terça, a discussão sobre o futuro do mandato de biodiesel...

...Enquanto produtores defendem manutenção do cronograma de mistura previsto pelo Conselho Nacional de Política Energética, os demais setores pedem que o percentual continue reduzido a 10% e a inserção de diesel verde. A audiência foi transmitida no YouTube

Gestão do fogo. O número total de focos de queimadas no Cerrado entre janeiro e setembro de 2021 chegou a 51.505 focos — maior número desde 2013, segundo dados publicados pelo INPE na sexta (1°). As queimadas mais intensas atingiram a região do Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros e o Parque Estadual Terra Ronca, em Goiás...

...Enquanto a gestão bolsonarista demonstra falta de competência para lidar com a questão, estudo publicado em setembro no periódico internacional Fire aponta a eficácia do saber ancestral dos povos indígenas e tradicionais para reduzir a incidência de incêndios no Cerrado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/10/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

EM REVIRAVOLTA, STJ DECIDE QUE VALE NÃO PODE CONTINUAR RECEBENDO POR HIDRELÉTRICA SOTERRADA EM MARIANA

Mesmo sem gerar energia desde 2015, quando foi atingida pela lama da Samarco, hidrelétrica custou cerca de R\$ 485 milhões ao sistema elétrico

Por Mariana Muniz

BRASÍLIA - Em uma reviravolta, a Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por unanimidade, suspendeu a liminar que permitia a uma hidrelétrica liderada pela mineradora Vale — que foi afetada pelo rompimento da barragem de Fundão, na cidade mineira de Mariana — continuasse recebendo recursos mensais do setor elétrico sem gerar energia.

Dados da Controladoria-Geral da União (CGU) apontavam custos da ordem de R\$ 485 milhões desde 2015.



A barragem da Usina Risoleta Neves: STJ decide se Vale deve continuar recebendo por hidrelétrica soterrada após rompimento Foto: / Divulgação

O resultado do julgamento, favorável à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), ocorreu após mudança de posicionamento do presidente do STJ, ministro Humberto Martins. Ele revisou a decisão dada por ele mesmo em outubro de 2020 em favor da Vale.

Entenda o caso

O imbróglio envolve a usina Risoleta Neves, que pertence ao consórcio liderado pela Vale e foi soterrada pela lama no desastre ambiental da Samarco, da qual a Vale é sócia, em 2015.

A Vale é dona também de 77,5% do consórcio que administra a hidrelétrica junto com a Cemig, que detém os 22,5% restantes das ações. A usina tinha 140 MW de potência instalada.

Mea culpa e reação: Zuckerberg se desculpa por pane e contesta acusação de que lucro está acima da segurança

Em 2017, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) determinou a suspensão temporária da operação comercial da usina, o que levou à exclusão da Risoleta Neves do Mecanismo de Realocação de Energia – sistema pelo qual a energia elétrica produzida por todas as hidrelétricas do país é somada e depois rateada entre cada uma delas, segundo sua capacidade de produção.

O mecanismo foi criado para reduzir os riscos econômicos dessas usinas, já que é o Operador Nacional do Sistema (ONS) que determina o nível de geração de energia de cada hidrelétrica do país de acordo com o volume de chuvas.

A mineradora, no entanto, acionou a Justiça e conseguiu uma liminar para permanecer no sistema. A decisão foi confirmada pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região e, por isso, a Aneel recorreu ao STJ. Em outubro de 2020, o pedido da agência foi negado pelo ministro Humberto Martins.

Segundo auditoria feita pela CGU e encaminhada ao STJ, o sistema elétrico suportou, de 2015 até março de 2021 custos da ordem de R\$ 485 milhões em decorrência da manutenção da Risoleta Neves no mecanismo de realocação, "de forma que os custos financeiros alocados diretamente aos consumidores estão aproximadamente em R\$ 161 milhões".

Em manifestação encaminhada à Corte no último dia 24, a Procuradoria-Geral da República (PGR) defendeu os argumentos apresentados pela Aneel, uma vez que entende estar comprovado o impacto financeiro ao sistema elétrico gerado pela manutenção do pagamento a uma usina inoperante, segundo apontou a CGU.

A PGR ainda lembrou que em casos semelhantes o STJ considerou ofensiva à ordem pública a interferência judicial na seara administrativa do serviço de energia elétrica regulado pela Aneel, uma situação que classificou de "tratamento privilegiado" dado à Vale.

"Excepcionalidade de receber receita decorrente da venda de energia sem lastro em geração real de energia (dada a paralisação da Usina Hidrelétrica Risoleta Neves), fazendo-o às custas da geração e dos recursos de outras usinas hidrelétricas participantes do Mecanismo de Realocação de Energia, concebido apenas para compartilhamento de risco hidrológico", argumentou a PGR.

Ao STJ, o consórcio dono da usina defendeu a manutenção da hidrelétrica no mecanismo, uma vez que uma de suas finalidades seria equacionar o excesso ou o déficit na oferta de energia.

Procurada, a Vale ainda não se pronunciou sobre o julgamento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2021

RISCO DE RACIONAMENTO CAI PARA 3%, OU ATÉ ZERO, COM MELHORA NAS CHUVAS, DIZ CONSULTORIA

Em relatório de setembro, PSR via chance de até 20%, com crise hídrica

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — A recente melhora das chuvas, principalmente na região Sul, combinada a medidas de enfrentamento da crise hídrica, reduziu significativamente os riscos de racionamento de energia no país e de apagões até o fim de novembro. A análise é da PSR, uma das consultorias mais renomadas no setor elétrico, e consta em relatório distribuído a clientes.

A PSR calculou que o risco de racionamento é de no máximo 3% no cenário mais severo e de 0% em alguns cenários. No relatório divulgado em setembro, a PSR calculava o risco de racionamento em 20%.

A consultoria também levou em conta a entrada antecipada em operação de projetos de geração e transmissão de energia.

“Além disso, até o momento não há sinal de atraso no período úmido, como houve em 2020”, acrescentou a PSR.

A consultoria destacou que as expectativas quanto ao início da temporada de chuvas em novembro já levaram a uma redução dos preços no mercado de energia elétrica.

No documento, a PSR atualizou suas estimativas para a situação eletroenergética do país, mantendo praticamente todos os parâmetros adotados nos últimos estudos. Ao todo, foram simulados mais de 1.200 cenários de afluências e de produção eólica e solar.

A partir deles, foram construídos casos futuros, considerando as ações do governo para reforçar o suprimento de energia, como mudança nas vazões das hidrelétricas e a importação de energia da Argentina e Uruguai.

A PSR verificou uma melhora substancial no “caso 1”, que possui as premissas mais severas — não considera nenhuma medida adicional da Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (CREG) e trabalha com capacidade reduzida de transferência de energia das regiões Norte e Nordeste para o Sudeste.

Nesse caso mais extremo, o risco de racionamento é de cerca de 3%, e não foram enxergados problemas de apagões nos horários de pico, cenário comum até o mês passado.

Em alguns cenários simulados pela PSR, os riscos de racionamento caem para 0,6% ou até mesmo 0%, mesmo sem levar em consideração medidas do governo para incentivar redução do consumo de eletricidade, de acordo com o relatório, visto pela Mover.

As projeções da PSR também levam em conta um crescimento da demanda por energia de 5,5% neste ano, que segundo a consultoria parecem otimistas diante do atual cenário. “No entanto, o nível dos reservatórios ao final de 2021 será bem reduzido, o que levanta preocupações para 2022”, acrescentou a PSR.

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) também está mais otimista sobre a situação da crise hídrica. Em nota divulgada nesta terça-feira, o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) afirma que o armazenamento equivalente das usinas hidrelétricas do Sul do Brasil finalizou setembro em patamar superior ao verificado em agosto, expectativa que se mantém para outubro de 2021.

Além disso, o ONS informou que a conjuntura meteorológica indica previsões com características que apontam para a transição para o período tipicamente úmido, dentro dos padrões usuais, e possível ocorrência de chuvas no curto prazo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2021

BANCO MUNDIAL ELEVA PROJEÇÃO DO PIB DO BRASIL EM 2021, MAS REDUZ PARA 2022

Instituição vê avanço de 5,3% neste ano e de 2,5% no próximo, abaixo da média da América Latina. Inflação e endividamento são riscos para crescimento

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O Banco Mundial aumentou sua projeção de crescimento para o Brasil em 2021, mas revisou para baixo o PIB esperado para o próximo ano. Os novos números constam no relatório trimestral da instituição divulgado nesta quarta-feira.

Para este ano, a expectativa é de crescimento de 5,3%. No relatório anterior, divulgado em junho, o cálculo era uma alta de 4,5%. Já para o próximo ano, o Banco Mundial passou a prever crescimento de 1,7%, contra 2,5% no documento anterior.

O economista-chefe para América Latina e Caribe do Banco Mundial, William Maloney, disse que a situação fiscal do país melhorou este ano, citando a redução da dívida pública em relação ao PIB, mas ressaltou que, assim como outros países da região, já não tinha um bom desempenho econômico antes da pandemia.

— Precisamos nos concentrar nos problemas estruturais de longo prazo, além de reduzir a incerteza no curto prazo — apontou.

Ambos os números estão acima das projeções de mercado e abaixo da média para a América Latina e Caribe calculada pela instituição. Segundo o relatório, a região deve crescer 6,3% em 2021 e 2,8% em 2022.

O documento aponta que a região está em um ritmo de recuperação mais lento do que o imaginado e resalta que a Covid-19 trouxe marcas na economia e na sociedade “que levarão anos para cicatrizarem”.

“Nunca foi tão premente a necessidade de recuperar um crescimento dinâmico, inclusivo e sustentável para enfrentar as consequências da pandemia e buscar soluções para carências sociais históricas”, aponta o relatório.

Reincidência do vírus

O Banco Mundial lista cinco desafios principais para as economias da região. O primeiro é a recorrência do vírus. Caso as contaminações voltem a subir, levará ao declínio da atividade econômica. O segundo é a redução da liquidez global para conter a inflação, que aumenta as taxas de juros e afeta a demanda.

Em terceiro, o nível alto de dívida do setor privado que já levou, segundo o Banco Mundial, à inadimplência muitas empresas, o que pode frear os investimentos.

“O fato de os sistemas bancários estarem tolerando atrasos no pagamento de dívidas pode reduzir a transparência no setor financeiro, dificultando a identificação do real volume de empréstimos inadimplentes no sistema”, diz o relatório.

Os déficits orçamentários crescentes por causa dos gastos com a pandemia e o aumento da dívida pública também limitam a capacidade dos governos de participar dos investimentos para retomar a economia.

Década perdida

O relatório aponta também que a Covid-19 somou-se uma “década perdida” de baixo crescimento na região e que é preciso solucionar problemas para as “deficiências históricas” da região na infraestrutura, educação, política energética, capacidade empresarial e inovação.

Um fator que auxiliaria no crescimento da região seriam os “brotos verdes”, como a aceleração no processo de digitalização, que pode impulsionar inovação no setor de tecnologia da informação, finanças e logística.

“No entanto, a menos que esses fatores estruturais sejam tratados, o crescimento provavelmente continuará anêmico e será insuficiente para que a região avance no combate à pobreza e possa aliviar suas tensões sociais”, apontou.

Acima do mercado

Os números do Banco Mundial estão acima dos projetados pelo mercado no último relatório Focus, divulgado pelo Banco Central (BC) no início da semana. Para 2021 e 2022, os agentes de mercado esperam alta de 5,04% e 1,57%, respectivamente.

No caso das expectativas do próprio BC, a projeção está um pouco abaixo para 2022, mas acima para este ano. O Banco Central espera crescimento de 4,7% em 2021 e 2,1% no próximo ano.

Os números do Banco Mundial só não estão melhores do que os do Ministério da Economia, que projeta alta de 5,3% no PIB este ano e 2,5% no próximo.

Todas essas projeções estão acima do que alguns bancos e consultorias esperam para 2022. O Itaú e o MB Associados, por exemplo, já estimam crescimento abaixo de 1% por conta das pressões em ano eleitoral, da crise hídrica e dos juros mais altos no próximo ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MARCO DAS FERROVIAS PODE LEVAR A CRESCIMENTO ACUMULADO DO PIB DE 0,52% ATÉ 2026, CALCULA CLP

Texto aprovado no Senado e que segue para a Câmara libera um novo regime para ferrovias, chamado de autorização, em que os traçados serão construídos exclusivamente pelo interesse na iniciativa privada

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O marco legal das Ferrovias, aprovado na terça-feira, 5, no Senado, pode levar a um crescimento acumulado do PIB de 0,52% até 2026. O cálculo é do Centro de Liderança Pública (CLP), que considerou a alta de investimentos e uma eficiência maior no escoamento da produção agrícola e mineral proporcionadas pelas novas regras. Em tramitação no Senado desde 2018, o texto passou em votação simbólica no plenário e agora vai para deliberação dos deputados.

O principal avanço do texto é liberar um novo regime ferroviário no País, chamado de autorização. Nele, novos traçados são construídos exclusivamente pelo interesse da iniciativa privada, sem licitação. Muito comum em países como Estados Unidos e Canadá, o modelo nasce para atender a demandas específicas de transporte de cargas, identificadas pelos produtores e empresas. Em nota técnica, o CLP classificou o novo marco como uma oportunidade de desburocratização do acesso ao mercado ferroviário, possibilitando a entrada de novas empresas no setor.



Marco legal da Ferrovia pode trazer ganhos ao PIB **Foto: Ministério da Infraestrutura/ Estadão**

Os cálculos de impacto no PIB feitos pela entidade levam em consideração números estimados pelo setor, especialistas, governo federal e Banco Mundial. Em 2017, a instituição financeira internacional concluiu que o Brasil poderia economizar anualmente 0,7% do PIB com uma realocação de carga para as ferrovias. Em outra frente, o CLP considerou a previsão da Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF), para quem o marco legal ampliaria os investimentos privados em ferrovias em mais de R\$ 30 bilhões. Já o governo federal projeta aumentos imediatos dos investimentos de R\$ 8,5 bilhões.

Para a metodologia, o CLP levou em conta a hipótese que o aumento total de investimentos ocorreria em um período de cinco anos, enquanto os ganhos de eficiência projetados pelo Banco Mundial levariam cerca de dez anos para terem toda magnitude estimada.

"Já o aumento dos investimentos teria um impacto acumulado sobre o PIB, em cinco anos, de 0,17%, segundo trabalho dos economistas Ferreira e Araújo (2007), para o qual cada aumento de um ponto porcentual do PIB em investimentos públicos em infraestrutura gera um aumento de 5% da produção nacional em 20 anos. Desse modo, até 2026, a PLS 261/2018 levaria a um crescimento acumulado do PIB de 0,52%", aponta a entidade.

Uma medida provisória editada pelo governo no fim de agosto deu um indicativo sobre o potencial do projeto. Após liberar o regime de autorização via MP, o Ministério da Infraestrutura já recebeu da iniciativa privada 14 propostas de construção de novas ferrovias. São projetos que totalizam R\$ 80,5 bilhões em investimentos previstos e 5.360 quilômetros de novos trilhos.

A medida foi responsável por impulsionar a votação do novo marco legal do Senado. Com o avanço do projeto legislativo, um acordo prevê que o Congresso deixe a MP perder a validade após seu prazo de 120 dias. Ao fim, o que deve valer é o texto do Legislativo, que ainda precisa passar pela Câmara dos Deputados.

Trechos ociosos

A aprovação do texto pelo Senado também foi comemorada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), que ressaltou a baixa utilização e falta de eficiência na maior parte da malha ferroviária. "O marco legal das ferrovias vai alavancar a participação do modal ferroviário em nossa matriz de transporte, que, excluindo-se o minério de ferro, é de apenas 4%. É um importante passo para que o transporte ferroviário de cargas cresça no país e para que trechos ociosos da atual malha concedida possam ser transferidos para operadores em regime de autorização", afirmou o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade.

Além de liberar o regime de autorização, o marco legal autoriza o governo a promover um chamamento público para saber se há algum investidor interessado em obter autorização para explorar trechos ferroviários não implantados, ociosos ou em processo de devolução ou desativação. A estimativa da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut) é de que existam 18 mil km de trechos abandonados ou subutilizados.

Já a CNI aponta que, dentro dos 30 mil km de ferrovias no Brasil, 30% dessa extensão encontra-se ociosa. "Existem, no entanto, alguns corredores ferroviários que apresentam altos níveis de utilização e padrões internacionais de eficiência. São por esses trechos economicamente rentáveis aos concessionários atuais que transitam a maior parte das cerca de 500 milhões de toneladas movimentadas anualmente na malha, em sua maioria minério de ferro (73% do total) e soja em grãos ou farelo (7% do total)", observou a entidade.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2021

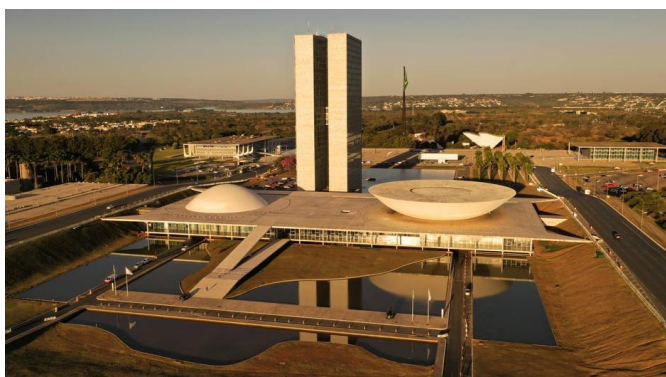
REFORMA TRIBUTÁRIA: FRENTE DE PREFEITOS E MAIS 120 ENTIDADES DIVULGAM NOTA CONTRA A PEC 110

Proposta apresentada na terça-feira no Senado prevê a fusão de ICMS e ISS num Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, com um IVA federal e outro subnacional, compartilhado por Estados e municípios

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e mais 120 entidades divulgaram nota contra o relatório da proposta de emenda à Constituição (PEC) 110 da reforma tributária apresentado na terça-feira, 5, no Senado.

Para essas entidades, o relatório da PEC 110, entregue pelo senador Roberto Rocha (PSDB-MA), não traz avanços capazes de enfrentar as fortes divergências postas em torno do tema. Uma das críticas é de que a proposta não simplifica a legislação. "Reforma não pressupõe a mudança de nome de tributo, e o ICMS já é um IVA, dos Estados", diz a nota.



Congresso Nacional Foto: Dida Sampaio/Estadão

A posição da Frente está na contramão do apoio dado pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM), entidade que representa a maioria dos municípios do País, principalmente os menores. A CNM se manifestou favorável ao relatório.

A Frente representa as cidades com mais de 80 mil habitantes, como as capitais, onde vivem mais de 60% da população e são produzidos 74% do Produto Interno Bruto (PIB) do País. Também assinam a nota os secretários de Fazenda das capitais, além de confederações empresariais, entre elas do setor de serviços, e entidades de especialistas dos meios jurídico, contábil e de administrações tributárias.

Na nota, eles defendem a necessidade de uma reforma que simplifique e desburocratize o sistema tributário nacional sem aumento da carga tributária. "Mostram-se preocupantes as propostas de reformas disruptivas que não apresentem qualquer memória de cálculo segura, majorem significativamente a carga tributária dos setores econômicos que mais empregam, ou que afetem a autonomia financeira dos entes federados", diz a nota.

Outro ponto criticado é de que a proposta de fusão do ICMS e ISS num Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, o Imposto sobre Bens e Serviços, desrespeita o Pacto Federativo. Na avaliação da Frente, como o ISS é a principal receita das médias e grandes cidades, sua junção com o ICMS poderá comprometer serviços públicos essenciais como saúde, educação, transporte e assistência social.

Eles apontam ainda que é crucial a necessidade de implementação da desoneração da folha de salários para atacar o desemprego. A Frente patrocina o modelo 'Simplifica já', proposto na emenda substitutiva 146 à PEC 110.

A PEC do Senado

Como antecipou o Estadão/Broadcast, o parecer adota o modelo dual do Imposto sobre Valor Agregado (IVA), que prevê IVA federal e outro subnacional, compartilhado por Estados e municípios.

A PEC dá a base constitucional para que o IVA federal seja a própria Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), proposto pelo governo e que vai unificar o PIS e a Cofins. Já o IVA subnacional recebeu o nome de Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), unificando o ICMS estadual e o ISS municipal.

O texto do Senado também estabelece a criação do Imposto Seletivo (IS) para substituir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). O novo tributo incidiria sobre produtos considerados prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente e terá de ser regulamentado por lei ordinária, que definirá o prazo de transição do IPI para o Imposto Seletivo.

O relator ainda propôs uma desoneração completa de investimentos e exportações, além de garantir que a cobrança não será mais cumulativa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2021

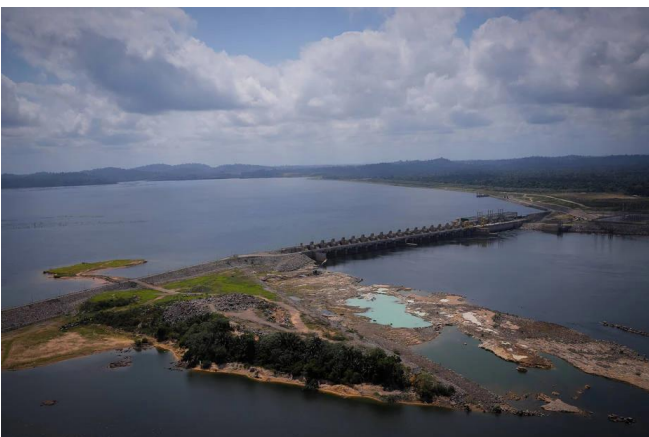
GOVERNO RECOMENDA ESTENDER RESTRIÇÕES NO USO DA ÁGUA DE USINAS ATÉ OUTUBRO DE 2022

A recomendação do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico vale para as hidrelétricas Jupuí e Porto Primavera; até então, a previsão era reter mais água nos meses de dezembro de 2021 a abril do próximo ano

Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Diante da crise hídrica, o governo recomendou manter as medidas de retenção de água nos reservatórios de algumas usinas hidrelétricas localizadas no Sudeste/Centro-Oeste até outubro do próximo ano, mesmo durante o período de chuvas. A decisão indica que parte do plano imposto nos últimos meses está funcionando, mas que é necessária atenção e monitoramento constante para garantir a segurança no fornecimento de energia.

A recomendação do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) foi feita em reunião nesta terça-feira, 5. A medida vale para as usinas hidrelétricas Jupuí e Porto Primavera no período de dezembro de 2021 a outubro de 2022. A decisão é baseada em estudos sobre a permanência das restrições solicitadas pelo governo. Até então, a previsão era reter mais água nos meses de dezembro a abril do próximo ano.



Belo Monte, hidrelétrica na bacia do Rio Xingu, no Pará Foto: Bruno Batista/VPR - 09/09/2021

Durante a reunião, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) indicou que, apesar de o País ainda estar no período de seca, já foi observado início de chuvas em algumas regiões no último mês, principalmente no Sul do País. Diferentemente de outros sistemas, que enfrentam uma situação mais grave, o armazenamento de água nas usinas hidrelétricas no Sul finalizou o mês de

setembro em patamar superior ao verificado em agosto.

Além disso, o ONS informou que o cenário meteorológico indica possíveis chuvas no curto prazo, mas manteve a sinalização de que a situação ainda exige atenção e monitoramento permanente. Também foi avaliado que as medidas já em operação, como acionamento de térmicas, mesmo as mais caras, são fundamentais para garantir a segurança no fornecimento de energia.

Frente aos estudos apresentados para enfrentamento da crise no setor elétrico, o colegiado também recomendou estudos sobre a operação da usina Belo Monte no período úmido no próximo ano, "tendo em vista os ganhos de geração estimados e benefícios sistêmicos". O CMSE também pediu a aprovação para uso de ofertas de energia ligadas ao programa de redução voluntária voltado para grandes consumidores, como as indústrias, e de algumas térmicas que voltarão a operar.

Todas as recomendações serão encaminhadas para avaliação da Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (Creg), a quem cabe avaliar as indicações e bater o martelo final. O Ministério de Minas e Energia não informou quando será realizada a próxima reunião do colegiado, que é presidido pelo ministro Bento Albuquerque e é formado por diversos ministros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2021

GOVERNO E CONGRESSO DISCUTEM AUXÍLIO TEMPORÁRIO PARA GARANTIR 'VALE-GÁS'

Assunto foi discutido ontem entre lideranças dos partidos e Paulo Guedes; proposta de novo benefício temporário foi vista como viável por integrantes da equipe econômica, mas desde que as despesas estejam dentro do teto de gastos

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

BRASÍLIA - Integrantes do governo e do Congresso discutem incorporar o pagamento de um vale-gás à concessão de um auxílio temporário emergencial. O benefício seria dado à população de baixa renda para enfrentar os efeitos da crise social provocada pela pandemia da covid-19 e também pela elevação dos preços de energia e combustíveis.

Esse auxílio temporário seria separado do novo programa social do governo, que vai substituir o programa Bolsa Família, batizado de Auxílio Brasil. Os dois programas conviveriam por um período pré-determinado. Nesse arranjo, a política social permanente receberia um reajuste no valor do benefício, cuja média hoje está na casa dos R\$ 190 mensais. Não está descartada a possibilidade de o benefício do novo programa Bolsa Família ficar abaixo dos R\$ 300,00, em torno de R\$ 250,00, por exemplo.

A proposta é separar o que é política temporária, com prazo para acabar e público alvo bem definido, do gasto permanente como o novo programa social do governo.



Desenho de um benefício permanente e outro temporário já vem sendo discutido entre Paulo Guedes e as lideranças do Congresso. Foto: Edu Andrade/ME - 5/10/2021

Segundo apurou o Estadão, as lideranças políticas querem que o auxílio temporário fique fora do teto de gastos, a regra que limita o crescimento das despesas à variação da inflação, e com um público a ser definido posteriormente. Há uma preocupação nessa ala com o público que hoje recebe o auxílio

emergencial e ficaria de fora do novo Auxílio Brasil, superior a 20 milhões de brasileiros.

Para tentar mostrar compromisso com a sustentabilidade da dívida pública frente ao gasto extra, a ideia é reforçar o caixa do governo com receitas extraordinárias (por exemplo, a monetização de ativos).

A ideia de ter um auxílio temporário para a população mais pobre lidar com o impacto da alta de combustíveis, gás e energia é vista como viável por integrantes da equipe econômica, mas desde que as despesas estejam dentro do teto de gastos.

Auxiliares do ministro da Economia, Paulo Guedes, são radicalmente contra prorrogar o auxílio emergencial ou fazer um auxílio temporário com as despesas fora do teto e já marcaram posição dentro do Ministério em relação a esse ponto.

Para eles, com a reabertura da economia, redução na curva de casos e mortes e o avanço da vacinação, não há como justificar a edição de um crédito extraordinário para prorrogar o auxílio, com recursos fora do teto de gastos. Um cenário muito diferente do que aconteceu no início deste ano, quando a extensão da ajuda a vulneráveis foi feita no auge da segunda onda da covid-19 no País.

Simulações internas da área econômica apontam que é possível acabar a fila do Bolsa Família corrigindo o benefício o suficiente para repor perdas da inflação com um gasto adicional de R\$ 11 bilhões. Nesse cenário, o benefício médio subiria para R\$ 225,00. Em paralelo, seria concedido um adicional de R\$ 100,00 como benefício temporário, com custo em torno de R\$ 19 bilhões, mas dentro do teto de gastos. Esse adicional abarcaria o vale-gás e mitigaria o impacto também do aumento de energia para a população de menor renda. A equipe econômica almeja que o pagamento seja feito ao mesmo público do programa social.

O desenho de um benefício permanente e outro temporário foi discutido nesta terça-feira, 5, entre lideranças do Congresso e Paulo Guedes. Nesse desenho, está prevista também uma redução dos impostos estaduais e federais para mitigar o impacto da alta dos combustíveis. Um novo projeto está sendo elaborado.

Dividendos

Em reunião na segunda-feira, 4, com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), representantes do Ministério da Economia se posicionaram contra o fundo de estabilização de preços de combustíveis, com recursos de dividendos da Petrobras e royalties de petróleo recebidos pela União.

A alternativa do fundo tem sido defendida por Lira, mas, além de ter impacto nas despesas, a avaliação técnica é que esse desenho joga “dinheiro fora” sem resolver o problema de preços, ainda mais num momento de forte alta nos combustíveis como agora, justificada por valorização do dólar e dos preços internacionais de petróleo. Além disso, há o diagnóstico de que o começo do inverno no hemisfério norte, com maior demanda por combustíveis para aquecimento, pode sustentar a tendência de alta de preços.

Um técnico explica que, com um fundo para amenizar a pressão, há certo incentivo para que a cadeira produtiva suba bastante o preço e deixe a carga do governo “suavizar”. “Vende caro, seu consumidor compra mais barato e o governo paga”, diz a fonte.

Nos últimos dias, técnicos do Ministério da Economia têm se debruçado sobre soluções possíveis para a questão dos combustíveis. Há duas questões em jogo: a suavização das oscilações de preços e uma redução real nos valores praticados – a última considerada mais delicada.

As medidas de suavização alcançariam todos os consumidores, enquanto a redução de preços teria de ser “focalizada” e contemplar apenas famílias de baixa renda e caminhoneiros. O próprio

fundo poderia ajudar na segunda iniciativa, mas a Economia não é entusiasta porque as despesas precisariam ficar fora do teto.

Na frente de suavização, há defensores de uma mudança na Cide para que, no futuro, ela seja um tributo suavizador dessas pressões. Ela não ajudaria num primeiro momento, mas em períodos de preços menores ela subiria para ajudar a fazer frente em altas subsequentes. O argumento para fazer essa mudança agora é “deixar pronto”, dado que em momentos de baixa nos preços não há interesse em aprimorar esse mecanismo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

ARRECADAÇÃO DE ROYALTIES DA MINERAÇÃO DEVEM CHEGAR A R\$ 10 BILHÕES NO ANO

No acumulado entre janeiro e agosto, montante atingiu R\$ 6,68 bilhões, 121% superior ao total arrecadado no mesmo intervalo de 2020

Por Cibelle Bouças, Valor — Belo Horizonte

A arrecadação brasileira da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), os chamados royalties da mineração, atingiu R\$ 6,68 bilhões no acumulado de janeiro a agosto deste ano. O valor é 121% superior ao total arrecadado no mesmo intervalo de 2020, informou o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

O montante também já supera o total arrecadado no ano todo de 2020, que foi de R\$ 6,08 bilhões.

“Temos o prenúncio de uma belíssima arrecadação em 2021. Estimamos que o total no ano possa chegar perto de R\$ 10 bilhões”, afirmou o diretor presidente do Ibram, Flávio Penido.

Os Estados com aumento mais expressivo de arrecadação do CFEM foram Minas Gerais, com aumento de 148%, para R\$ 3,02 bilhões; Pará, com alta de 144%, para R\$ 3,10 bilhões; e Mato Grosso, com 90% de alta, para R\$ 64 milhões.

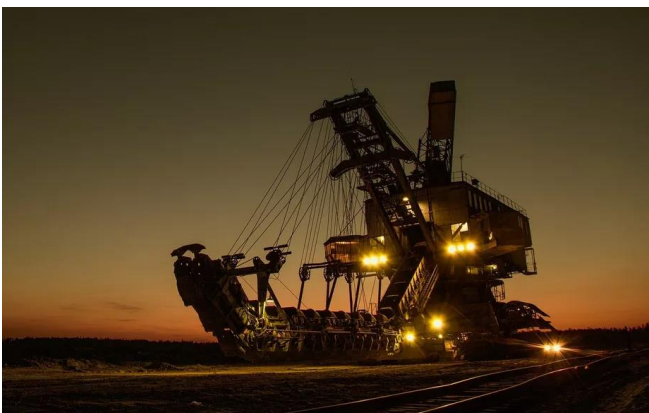


Foto : xusenru/Pixabay

A maioria do valor arrecadado está relacionado à produção do minério de ferro e ao aumento nos preços da commodity. Os royalties do minério de ferro somaram R\$ 5,6 bilhões de janeiro a agosto, com crescimento de 155%.

O presidente do conselho do Ibram, Wilson Brumer, observou que os preços do minério de ferro tiveram forte alta nos primeiros meses do ano, com uma demanda mais forte da China. A partir de junho, os preços começaram a arrefecer. De janeiro a agosto, o preço do minério de ferro ainda acumulava uma alta de 89%, chegando a US\$ 183,98 a tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2021

OPERAÇÃO APREENDE 350 TONELADAS DE PRODUTOS E INSUMOS AGROPECUÁRIOS IRREGULARES

Ação conjunta foi deflagrada em 16 municípios do Rio Grande do Sul
Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília

Uma operação conjuntura do Ministério da Agricultura, da Receita Federal e da Secretaria de Defesa Agropecuária do Rio Grande do Sul apreendeu 350 toneladas de produtos e insumos agropecuários irregulares.

A ação ocorreu em 16 municípios gaúchos com o objetivo de combater importações, comércio e trânsito irregular desses itens na região de fronteira. Foram emitidos 126 autos de infração, com multas que podem chegar a R\$ 1,1 milhão.

Foram apreendidas 3 toneladas de soja contrabandeadas, 5 toneladas de milho, também contrabandeadas, 5,5 toneladas de produtos para uso na alimentação animal, irregulares ou contrabandeadas, 88,6 toneladas de produtos de origem animal, 123,4 toneladas de sementes e 130,58 toneladas de agrotóxicos — além de 10.858 garrafas de bebidas contrabandeadas, como vinhos, espumantes e cervejas, e 439 produtos de uso veterinário.

As equipes também encontraram 391 bovinos, 127 equinos, quatro javalis e um javaporco em situação irregular ou com suspeita de terem sido contrabandeados. Ainda foram identificados dois portos clandestinos no Estado.

“Essa foi a maior operação realizada pelo Vigifronteira. Tivemos um volume de apreensões e atuações surpreendentes, sendo preciso montar uma operação logística durante a ação para realizar o transporte das cargas apreendidas. Os resultados dessa megaoperação reforçam a importância do trabalho integrado dos órgãos para o combate ao crime organizado”, diz, em nota, o auditor fiscal federal agropecuário Fábio Bessa.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/10/2021

MINÉRIO DE FERRO FICA ESTÁVEL NO PORTO DE QINGDAO COM FERIADO CHINÊS

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro permaneceram estáveis no mercado à vista nesta quarta-feira, no penúltimo dia do feriado prolongado em comemoração ao Dia Nacional da China.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro teve alta de 0,1%, a US\$ 116,71 por tonelada, no porto de Qingdao. Em outubro, a commodity acumula baixa de 2,1%. No ano, a desvalorização chega a 27,3%.

Do lado da demanda, más notícias seguem se acumulando na China. Depois dos problemas financeiros do grupo Evergrande, um dos maiores em incorporação imobiliária no país asiático, outra empresa do setor, a Fantasia, deixou de honrar um compromisso que venceu na segunda-feira.

A construção civil é importante consumidora de aço e seu desempenho afeta também os preços do minério.

Ao mesmo tempo, em relatório emitido nesta semana, o governo australiano indicou que os preços do minério podem subir a US\$ 150 por tonelada até o fim deste ano, antes de recuarem a US\$ 93 por tonelada até dezembro de 2022, segundo informação de agências internacionais.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/10/2021

NO AGRO, FALTA DE CONTÊINER TEM IMPACTO DE US\$ 1 BI

Só no café, impacto é de US\$ 500 milhões, diz levantamento
Por Rikardy Tooge e Rafael Walendorff — De São Paulo e Brasília



Terminal de contêineres: “apagão” logístico global tem afetado os embarques do agronegócio brasileiro, um dos principais segmentos exportadores do país — Foto: Domingos Peixoto/Agência

O Globo A escassez global de contêineres teve um impacto de pelo menos US\$ 1 bilhão sobre a receita das exportações do agronegócio brasileiro neste ano, segundo levantamento preliminar da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA). O estudo, elaborado em conjunto com o setor, apresenta uma estimativa do volume de recursos que deixaram de entrar no país em casos em que os embarques não ocorreram por falta de contêineres, mas desconsidera despesas como multas e demurrage.

Entre nos cálculos os efeitos do “apagão” sobre três grandes segmentos exportadores. No caso das exportações de aves, ovos e suínos, o impacto (de janeiro a julho) foi estimado em US\$ 436,9 milhões. O setor de café já indicou que sua receita foi prejudicada em cerca de US\$ 500 milhões entre maio a agosto - período em que ficou evidenciado o aperto. Nas exportações de tabaco os impactos foram de US\$ 170 milhões entre junho e julho. De janeiro a agosto, o agronegócio brasileiro exportou US\$ 83,6 bilhões.

O levantamento deixou de fora informações sobre grandes exportadores, como os segmentos de carne bovina e de papel e celulose. A consolidação desses números é considerada complexa e, como algumas empresas têm capital aberto, há dificuldade na apuração de dados mais precisos.

Representantes do agronegócio tentam diálogo com o governo para tratar da falta de contêineres desde o fim de agosto, mas só no último dia 22 os exportadores conseguiram se reunir com o Ministério da Economia. Ontem, foram atendidos no Ministério da Infraestrutura.

A curto prazo, o setor pede “reunião urgente” com armadores para cobrar um plano para escoar as cargas que estão paradas nos portos. “Não se trata de alterar as leis de mercado [...], mas sim de olharem o Brasil como um provedor de alimento para o mundo”, diz o estudo. Essa reunião deverá ser organizada pelo governo nos próximos dias.

O setor usa como exemplo a Comissão Marítima Federal (FMC, na sigla em inglês), órgão regulador da atividade nos Estados Unidos, que está acompanhando o problema para tentar impedir impactos sobre os produtores americanos.

Concentração de armadores

Os exportadores do agro brasileiro também criticam a concentração da atividade de transporte marítimo. Cinco armadores detêm, sozinhos, 65% do mercado global, o que, na visão do setor, “dificulta a prática do livre mercado”.

Outra reclamação dos representantes do agro é que os transportadores estariam priorizando outras rotas, consideradas mais vantajosas, em vez de garantir fluxo para as necessidades brasileiras. “A situação está extremamente cômoda para os armadores e não vemos perspectivas de regularização”, afirma o documento.

Para isso, a médio prazo, pedem para que o governo estude formas de permitir a entrada de novos armadores ou a criação de incentivos para que os atuais fornecedores garantam maior disponibilidade de contêineres.

Em nota divulgada no fim de agosto, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa 97% do mercado brasileiro, afirmou que seus associados não pouparam esforços para garantir as exportações. Porém, reconhece que ainda não há perspectiva de melhora neste segundo semestre.

Thiago Péra, coordenador do EsalqLog/USP, reconhece que o alto custo do frete tem tirado a competitividade dos exportadores. Ele destaca ainda que, diferentemente do ano passado, não havia tanta demanda das grandes economias por contêineres como neste ano - situação que ficou acentuada por problemas como a interrupção do Canal de Suez e o fechamento do maior porto de contêineres do mundo (Ningbo-Zhoushan). “Há um problema global, mas ele não ocorre apenas no Brasil, estamos em uma fase de muita demanda e o arranjo é demorado”, diz.

Péra ressalta, porém, que a movimentação de contêineres no Brasil cresceu neste ano. Dados mais recentes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostram que o fluxo subiu 16,5% de janeiro a julho em comparação com o mesmo período de 2020.

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), que representa Aurora, BRF e Seara (JBS), disse no estudo que o problema também estaria afetando a importação de insumos importantes para a alimentação dos animais de abate, como vitaminas e aminoácidos. O custo do frete saiu de US\$ 2 mil por contêiner para US\$ 12 mil. Esse aumento, alega, tem deixado menos atrativa a compra insumos de menor valor agregado.

Miguel Faus, presidente da Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea) diz que também há seguidos adiamentos de embarque e dificuldade de exportar volume adicional. “Com sorte, você só consegue agora para embarcar para janeiro”. “No ano passado, nós batemos recorde de exportação de algodão, mas ocorreu porque os armadores disponibilizavam navios adicionais e, hoje, simplesmente não vamos ter. O resultado é que vai demorar mais do que deveria”, acrescenta.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/10/2021

SENADO APROVA MARCO LEGAL DAS FERROVIAS

Na prática, projeto cria regime de autorização como opção de outorga
Por Renan Truffi, Daniel Rittner e Vandson Lima — De Brasília

Em uma votação confusa, o Senado aprovou ontem o marco legal das ferrovias. O projeto cria, na prática, o regime de autorização como opção de outorga para a exploração de ferrovias por parte do setor privado - com regras mais flexíveis e sem a necessidade de percorrer o exaustivo trâmite dos leilões. O substitutivo foi alterado diretamente no plenário depois de um acordo construído de última hora entre governo e oposição, o que agradou instituições como a Confederação Nacional da Indústria (CNI), mas colocou dúvidas em técnicos do governo sobre qual deve ser o texto final do projeto. A proposta segue agora para a Câmara dos Deputados.

A avaliação inicial de integrantes do governo e de entidades do setor é que a versão final do texto preserva boa parte dos 14 projetos de estradas de ferro apresentados ao Ministério da Infraestrutura recentemente. Esses projetos somam R\$ 80 bilhões em promessas de aportes na ampliação da malha atual em 5.360 quilômetros de trilhos, cruzando 12 unidades da federação.

A CNI, por exemplo, comemorou o consenso. “Na avaliação da CNI, o novo marco é um importante caminho para a modernização do setor ferroviário brasileiro, que hoje é marcado pela baixa utilização e falta eficiência na maior parte da malha”, enalteceu, em nota, a entidade.

Uma das principais modificações feitas no texto foi sugerida pela senadora Kátia Abreu (PPTO). A emenda apresentada por ela garante o chamado “direito de passagem”, ou seja, o acesso de terceiros a malhas de titularidade alheia, sob remuneração, diante de ociosidade da ferrovia. Essa

regra valerá, no entanto, apenas para as concessões e não para o novo regime de autorizações, que era o que preocupava parte das empresas. O texto também veda a recusa injustificada de transporte de cargas, salvo diante da saturação ou incapacidade técnica.

Como parte desse acordo, no entanto, o relator do projeto, senador Jean Paul Prates (PT-RN), abandonou o instrumento do “concurso aberto”, proposta que permitia que futuros autorizatários também recebessem propostas de terceiros interessados em reservar capacidade na futura ferrovia, mediante a assinatura de contratos firmados assegurando esse uso e sua remuneração. “Aviso: a Justiça vai dar o direito de passagem a qualquer momento, e vai ficar a insegurança jurídica. Concurso aberto propiciava slots de segurança jurídica. Vamos tirar. Não vamos atrapalhar o projeto. Mas veremos o que vai acontecer”, lamentou.

Governo e oposição também chegaram num meio termo em relação ao dispositivo que dava à concessionária, por cinco anos, o direito de manifestar preferência para obtenção de autorização, no caso da apresentação de projeto localizada dentro da área de influência. Esse artigo era visto pelos governistas como uma barreira para projetos de novas ferrovias que estão sendo gestadas no regime de autorização.

Diante disso, Jean Paul Prates e o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), resolveram excetuar desse artigo todas as autorizações solicitadas até a data da publicação da lei. Com isso, o governo privilegia a ampliação da Transnordestina, projetada para ligar Porto de Pecém, no Ceará, ao Porto de Suape, em Pernambuco.

O trecho em questão também foi patrocinado pela bancada do Mato Grosso, cujos senadores têm forte ligação com a Rumo. A empresa ferroviária busca viabilizar uma nova malha para ligar Lucas do Rio Verde, importante área agrícola do MT, ao porto de Santos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2021

CUSTO DAS ESTRADAS DISPARA E ELEVA PRESSÃO INFLACIONÁRIA

Transporte por caminhões é afetado pela alta acentuada dos preços do diesel e dos pneus
Por Fernanda Pressinott e Marta Watanabe — De São Paulo



Movimentação de caminhões próximo ao porto de Santos: alta dos fretes ficou muito aquém do aumento do diesel — Foto: Danilo Verpa/Folhapress

Aumentos de custos do transporte rodoviário no país têm botado lenha na insatisfação de caminhoneiros, que volta e meia ameaçam com paralisações. Mas os custos altos têm produzido outro reflexo bem mais perceptível: uma pressão contínua sobre os preços pagos pelos consumidores por produtos que dependem diretamente da logística das estradas.

Levantamento da plataforma Fretebras mostra que nem de longe a alta de 37,25% do diesel S500 em agosto ante o mesmo mês do ano passado chegou aos fretes rodoviários - que, na comparação, subiram pouco mais de 7% no caso das cargas gerais e 1,56% para o transporte de itens do agronegócio -, o que mantém viva a pressão por reajustes e alimenta as ameaças de uma nova greve de caminhoneiros.

Segundo a NT&C Logística, que representa transportadoras, de janeiro a julho o preço médio do frete rodoviário no Brasil subiu 7,1%, mas o custo médio para o segmento aumentou 28% - houve novos aumentos em agosto, mas ainda não foram contabilizados pela entidade. Somente o diesel subiu 28% nesses sete meses, mas também houve outras altas, como as dos pneus (30%) e da

mão de obra (8%) - sem falar nos preços dos caminhões, que subiram até 50%, a depender do modelo.



O economista André Braz: “não há blindagem boa no Brasil em relação à alta de preços de petróleo” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Para as transportadoras, o diesel representa 35% dos custos de trabalho, em média, enquanto para os caminhoneiros autônomos o combustível pesa entre 25% e 50% no custo total. “Apenas para compensar o diesel, o frete para os autônomos teria que ter subido 15%. Se pensarmos no agronegócio, a situação é pior ainda”, afirma Lauro Valdívia, assessor técnico da NT&C.

Ele lembra que, quanto maiores a distância e a carga, maior o peso do diesel no transporte. “Os grãos são transportados por longas distâncias, com caminhões abarrotados. São os que mais sofrem com o aumento do diesel”, conta ele.

Por outro lado, quem trabalha com a última milha, nos grandes centros, pode fazer mais viagens, mais curtas, que em parte compensam essa elevação.

Economistas destacam o papel decisivo dos combustíveis na inflação deste ano.

Luis Otávio de Souza Leal, economista-chefe do Banco Alfa, projeta alta de 8,5% em 2021 na inflação medida pelo IPCA, sendo que a alta dos combustíveis dentro do indicador deve ficar acima de 30%.

Ele destaca os efeitos da crise energética no cenário global e a evolução dos preços do petróleo, com o barril do Brent ontem perto de US\$ 83, o maior valor em três anos. Isso, em conjunto com o câmbio, deve contribuir para manter a pressão dos preços nos combustíveis, considerando a política de preços para o setor. Para o IPCA de setembro, diz Leal, o que se espera é um aumento dos combustíveis de cerca de 3% dentro do indicador, na variação contra agosto.

O economista André Braz, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre), diz que um dos fatores que têm dado impulso à inflação este ano vem de combustíveis derivados do petróleo, como gasolina, diesel, GLP e querosene de aviação. O grupo de combustíveis, juntamente com o de energia, ressalta, responde por mais de 50% da inflação ao consumidor acumulada em 12 meses.

“E não há blindagem boa no Brasil em relação à alta de preços de petróleo”, avalia Braz. Ele lembra que o país tem petróleo, mas o preço fica sujeito a oscilações internacionais. Além disso, diz, não há auto-suficiência na produção de gasolina.

Outro fator, diz ele, é a composição da gasolina comum na bomba. O combustível, explica, tem 27,5% de álcool anidro, o que faz com que seu preço também fique sujeito aos efeitos da quebra de safra na cultura da cana de açúcar. “No ano passado os vilões da inflação foram os alimentos. Este ano, serão os energéticos, considerando energia elétrica e combustíveis.”

No agronegócio, onde a maior parte do transporte dos produtos é feita por caminhoneiros autônomos e a alta dos fretes foi inferior a 2% em agosto em relação ao mesmo mês de 2020, a situação é mais delicada.

“Oferta e demanda regem esse mercado mais que qualquer outro, e os embarcadores [tradings, cooperativas, usinas] têm um poder de barganha muito grande, porque às vezes estão sozinhos em suas regiões”, diz Bruno Hacad, diretor de operações da Fretrebras, que acaba de voltar de

uma viagem para Mato Grosso para entender melhor como se dá a definição dos valores cobrados.

Neste momento, observa, há sobra de caminhões para o transporte de produtos agrícolas. Como houve um forte quebra da safra de milho de inverno, o que já vinha pressionando o mercado, o escoamento dessa produção, muito importante nesta época do ano, já está no fim. A previsão inicial da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) era que a safrinha de milho superaria 82 milhões de toneladas, mas a colheita foi inferior a 60 milhões.

“Tradicionalmente, o transporte do agronegócio tem picos entre fevereiro e março, a depender da colheita da soja e, em agosto e setembro, devido ao milho safrinha.

Mas este ano a quebra da safra prejudicou os valores dos fretes no segundo semestre”, reforça Thiago Péra, coordenador do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (EsalqLog), da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”.

A EsalqLog constata que, após um pico em março deste ano, os valores praticados nas principais rotas voltaram a patamares “normais” - isto é, com poucos ajustes se comparados à inflação. Entre Rio Verde (GO) e Santos (SP), por exemplo, o valor médio de frete era de R\$ 173 por tonelada em setembro, exatamente o valor praticado no mesmo mês de 2020. Em março, o transporte nessa rota chegava a R\$ 255, embalado pela soja, cuja colheita atrasou um pouco neste ano.

Nas rotas mais disputadas, o ajuste não compensou a elevação do diesel. De Rondonópolis (MT) a Santos, por exemplo, a variação foi de 22,4%, passando de R\$ 214, em setembro de 2020, para R\$ 262 no mês passado. De Sorriso (MT) a Santos, a alta foi de 8,05%, de R\$ 298 para R\$ 322.

No momento, a redução do volume de cargas dificulta o engajamento dos caminhoneiros em torno de uma greve. Além de haver muitos braços disponíveis, os caminhoneiros estão sem uma liderança nacional capaz de mobilizar a categoria, como ocorreu em maio de 2018. “As pessoas só estão brigando nos grupos”, diz ao Valor Marcos Souza, caminhoneiro do interior paulista que faz principalmente transporte de grãos e derivados.

Para Hacad, muitos caminhoneiros não sabem calcular seus custos, e por isso aceitam ofertas mais baixas. Para ajudá-los, a Fretebras criou uma calculadora gratuita que permite ao motorista saber quanto vai gastar em cada viagem. O preço médio dos fretes solicitados na plataforma é de R\$ 4 mil, o que gerou uma movimentação financeira de R\$ 3,4 milhões em agosto, levando em conta o número de 840 mil fretes no mês.

Rodrigo Resende Fávero, CEO da Everlog - que faz gestão de transporte para indústrias -, diz que reajustes de fretes ocorrerão gradualmente, à medida que novos contratos forem firmados entre transportadoras, indústrias e o comércio.

“Muitas transportadoras fazem contratos fixos de um ano, e não aceitarão os valores que vêm sendo praticados”, afirma. A Everlog trabalha com 180 empresas e 400 transportadoras, que movimentam R\$ 20 milhões ao mês.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2021

CHINA PREOCUPA FRIGORÍFICOS, E PREÇO DO BOISEGUE ALTO

Suspensão das vendas ao país asiático já dura mais de um mês

Por Luiz Henrique Mendes e José Florentino — De São Paulo

A demora da China em reabrir o mercado para a carne bovina do Brasil preocupa cada vez mais a indústria, confirmou um executivo graduado ao Valor. Mesmo com as vendas aos chineses suspensas - o país absorve mais de 60% das exportações brasileiras - os preços do boi gordo

seguem altos no mercado doméstico. Quando o Ministério da Agricultura suspendeu voluntariamente as vendas à China, após a ocorrência de dois casos atípicos do mal da “vaca louca” em Minas e Mato Grosso, poucos acreditavam que a suspensão levaria mais de um mês.

No mercado, acreditava-se que Pequim repetiria o que ocorreu em 2019, quando um caso atípico da doença também motivou a suspensão temporária - pelo protocolo sanitário, o Ministério da Agricultura é obrigado a adotar a medida. Na ocasião, as autoridades chinesas liberaram as compras em 13 dias.

Com mais de 30 dias de portas chinesas fechadas, o reflexo sobre as operações já aflige frigoríficos, e alguns já estão operando com margens praticamente zeradas ou negativas, disse um especialista. Uma fonte próxima à indústria também não compreende como o preço do boi gordo ainda não se ajustou devidamente à ausência da China. Na avaliação desse executivo os preços do gado deveriam estar entre R\$ 250 e R\$ 260 por arroba para fazer sentido econômico para os frigoríficos.

Sem a China, não há mercados que comprem volumes da mesma magnitude e tampouco com preços remuneradores. Além disso, o Egito também está fechado para o Brasil, o que tira mais um mercado para escoar o dianteiro bovino.

Em setembro, o preço do boi gordo se sustentou na maior parte do mês mesmo com a suspensão chinesa, e só começou a cair na última semana. Conforme o indicador Cepea/B3 para o boi gordo negociado em São Paulo, praça de referência para o restante do país, o preço recuou 6,9% em setembro, chegando a R\$ 291,60. Na primeira semana de outubro, o indicador caiu mais 1,95%. Ontem, indicador estava a R\$ 283 por arroba. Na média, o gado representa 80% dos custos de produção dos frigoríficos.

Confinamentos vazios

Entre pecuaristas, a ausência da China também incomoda. Nos confinamentos, poucos se atrevem a enviar mais animais sem a garantia de que haverá um mercado para escoar. Uma preocupação desses produtores é que os confinamentos fiquem cada vez mais vazios, reduzindo a oferta futura de gado e provocando uma nova disparada dos preços daqui a alguns meses.

No mercado, é consenso que a China, normalmente uma negociadora habilidosa, está bastante confortável para ficar mais um tempo sem liberar a carne brasileira. O país lida com um estoque elevado de carne suína e ainda tem cargas de carne que foram produzidas antes da suspensão da exportações brasileiras a caminho dos portos do país asiático.

Na visão do consultor César de Castro, do Itaú BBA, a menos que Pequim esteja disposta a reduzir seus estoques de carnes a ponto de prejudicar elos mais fracos da cadeia (restaurantes e consumidores), é provável que o embargo à carne bovina brasileira não dure muito mais.

Em setembro, com as cargas que já estavam prontas para embarque antes da suspensão - boa parte sofrendo com atrasos logísticos, entre os quais a falta de contêineres -, a China ainda foi o destino de 65% das exportações brasileiras. Contando as vendas via Hong Kong, mais de 123 mil das 187 mil toneladas de carne bovina embarcadas pelo Brasil foram para o gigante asiático, de acordo com dados da Secex.

O volume exportado, que representou um novo recorde mensal, chama atenção. Para Castro, a hipótese mais provável é que a indústria brasileira tivesse um estoque já certificado para cerca de um mês. Porém, ele acredita que as exportações do Brasil tendem a despencar neste mês de outubro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/10/2021

PETROBRAS EXPANDE PERFURAÇÕES NA MARGEM EQUATORIAL

Estatual vai investir US\$ 1,5 bilhão para furar, em cinco anos, 14 poços nessa região, disse diretor de exploração e produção, Fernando Borges

Por André Ramalho — Do Rio



Diretor de exploração e produção da Petrobras, Fernando Borges, reforça crença da estatal no potencial de novas descobertas na Margem Equatorial do país — Foto: Silvia Zamboni/Valor

O diretor de exploração e produção da Petrobras, Fernando Borges, reforçou ontem a intenção da companhia de aumentar os investimentos em perfurações na Margem Equatorial. Ao todo, a estatal prevê investir cerca de US\$ 1,5 bilhão para furar, em cinco anos, 14 poços exploratórios na região - que se estende do litoral do Rio Grande do Norte ao Oiapoque (AP) e concentra as bacias Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar.

O executivo está confiante de que a petroleira vencerá as complexidades em torno do licenciamento ambiental na região, considerada promissora dada as semelhanças geológicas com bacias de alto potencial na Guiana.

“Acredito que vamos obter licença ambiental na Margem Equatorial. Diria que hoje a bola está com a gente, não com o Ibama”, afirmou Borges, em participação no “Shell Talks”, evento promovido em parceria com os jornais “O Globo” e Valor.

A complexidade ambiental da Margem Equatorial já foi atestada por empresas como a Total e a BP, antigas sócias da Petrobras em blocos na Bacia Foz do Amazonas e que abandonaram os ativos depois do fracasso da francesa no licenciamento de projetos no local.

Em 2018, o Ibama negou o pedido de perfuração da Total na Foz do Amazonas, ao alegar “profundas incertezas relacionadas ao Plano de Emergência Individual (PEI) do empreendimento, agravadas pela possibilidade de eventual vazamento de óleo afetar os recifes biogênicos presentes na região e a biodiversidade marinha de forma mais ampla”. Este ano, a Petrobras assumiu as fatias da Total e BP em cinco concessões onde era sócia das multinacionais.

Os riscos ambientais sobre a Margem Equatorial voltaram à tona, agora, em meio à proximidade da 17ª Rodada de concessões que será promovida pela Agência Nacional de Petróleo (ANP), marcada para amanhã. Especialistas fizeram alertas sobre os riscos associados à exploração de uma outra bacia na região: a Potiguar, que reúne blocos localizados a 260 quilômetros do Atol das Rocas e 370 quilômetros do arquipélago de Fernando de Noronha.

A Petrobras, segundo Borges, tem hoje 19 blocos exploratórios na Margem Equatorial. “Isso [investimento esperado na exploração] traduz a expectativa que companhia tem no potencial da região”, disse o diretor.

O executivo afirma que a Petrobras buscará parceiros para os projetos na Margem Equatorial onde a companhia detém, hoje 100% - caso das concessões na Foz do Amazonas. “Uma vez tendo um sinal positivo no que concerne ao licenciamento ambiental, teremos mais empresas se juntando aos nossos esforços”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2021

SHELL: 17ª RODADA DA ANP OCORRE EM MEIO A DISCUSSÕES QUE PODEM TORNAR BRASIL MENOS COMPETITIVO

Executivo argumenta que projeto de lei que tramita no Senado para a regulamentação do IR poderá onerar o setor produtivo

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio



Foto : Divulgação

A 17ª rodada de áreas de concessão para exploração e produção de petróleo e gás da Agência Nacional do Petróleo (ANP) marcada para esta quinta-feira (07) ocorre num momento em que o Brasil passará por discussões que podem tornar o país menos competitivo, segundo o vice-presidente de relações corporativas da Shell Brasil, Flávio Rodrigues.

“Amanhã ocorre a rodada de concessão, mas hoje tem um projeto de lei no Senado que trata da regulamentação do imposto de renda. Na prática, esse projeto está onerando o setor produtivo. Sentando na cadeira hoje e tendo que tomar uma decisão amanhã, como faço isso considerando que o Brasil está ficando menos atrativo?”, disse Rodrigues durante o evento on-line Shell Talks, uma transmissão em parceria da petroleira com o Valor Econômico e “O Globo”.

O executivo lembrou que competitividade vai ser uma questão fundamental no contexto de transição para uma economia de baixo carbono, em que os países vão disputar investimentos.

“Volatilidade me parece ser a tônica da dinâmica do setor de energia nos próximos 10 a 15 anos. Está ocorrendo um deslocamento muito grande de recursos e investimentos em função do deslocamento da matriz e isso impacta o modo de os agentes interagirem. É preciso tentar trazer de forma mais clara para o âmbito público a discussão sobre a energia. Essa interação entre entes públicos e privados e uma maior agilidade vão ser fundamentais”, disse Rodrigues.

O executivo também reforçou que a Shell defende o modelo de concessão para os contratos de exploração e produção de petróleo e gás no Brasil. A discussão ocorre no momento em que a Câmara discute a possibilidade de flexibilizar o modelo de partilha de produção, usado em contratos em áreas dentro do polígono do pré-sal. “Isso vai simplificar o modelo”, disse Rodrigues.

Também presente ao evento on-line na tarde de hoje, o deputado Paulo Ganime (Novo-RJ) afirmou que, junto ao deputado Christino Áureo (PP-RJ), está recolhendo assinaturas para tratar em regime de urgência o projeto de lei que acaba com o modelo de partilha. Ganime é autor do projeto de lei PL 5007/20, que trata do assunto.

“Isso precisa ser feito antes dos próximos leilões. Temos que aproveitar o momento, não pode ser algo que venha tarde demais”, disse Ganime.

Do mesmo modo, Áureo também defendeu maior rapidez nas discussões no Congresso Nacional sobre a criação de um mercado de créditos de carbono no Brasil.

Segundo ele, o país vai precisar fazer um esforço para avançar no tema antes da Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP 26), que vai acontecer na Escócia no início de novembro.

“Essa discussão já deveria ter evoluído. Nos últimos dias que antecedem a COP 26 vamos ter que fazer um esforço mais direcionado”, disse Áureo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

FERROVIAS: SENADO APROVA MARCO LEGAL PARA ATRAIR INVESTIMENTOS PRIVADOS NO SETOR

Principal inovação é possibilidade de explorar ferrovias por meio de autorização, com menor controle governamental. Texto vai à Câmara; governo editou MP com o mesmo tema.

Por Gustavo Garcia, g1 — Brasília

O Senado aprovou nesta terça-feira (5) o projeto que cria um novo marco legal do setor ferroviário no país. O objetivo da proposta, segundo senadores, é facilitar processos e tornar o investimento em ferrovias mais atraente para empresas privadas. O texto vai à Câmara.

A proposta está em análise pelo Senado desde 2018, quando foi apresentada pelo senador licenciado José Serra (PSDB-SP). Até esta terça, o texto não havia sido analisado em plenário.

Em agosto, o governo Jair Bolsonaro editou uma medida provisória sobre o tema, o que levou o Senado a priorizar a votação do projeto.

Presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (DEM-MG) defende a atualização da legislação sobre ferrovias no país por meio do projeto de lei e não pela medida provisória.

Medidas provisórias começam a valer assim que são publicadas no "Diário Oficial da União", mas precisam ser votadas pelo Congresso em até 180 dias para não perderem a validade. A MP do marco legal das ferrovias está em análise na Câmara, para onde também será enviado o projeto aprovado pelo Senado.

Autorização ferroviária

O texto aprovado pelo Senado nesta terça é uma versão proposta pelo relator do projeto, Jean Paul Prates (PT-RN). A ideia é criar uma legislação nacional que valha, também, para a operação estadual das linhas.

Um dos principais pontos da proposta é a possibilidade de autorização à iniciativa privada para a construção e compra de ferrovias e para a exploração do transporte sobre trilhos em regime privado.

Atualmente, a infraestrutura e o transporte ferroviários são explorados pelo regime de concessão. Neste modelo, o controle do Poder Público sobre a atividade é maior, com restrições à atividade econômica da concessionária, que, em contrapartida, tem menos riscos econômicos. O modelo de concessão também é previsto na proposta.

No regime de autorização, a participação governamental é menor – há uma predominância do interesse privado. Os riscos para o investidor são maiores, mas o retorno financeiro também tende a ser mais elevado.

Diferentemente do regime de concessão, a autorização pode ser concedida sem que haja uma licitação formal. A outorga pode ser feita mediante um contrato de adesão, desde que a proposta atenda aos requisitos previstos na lei.

De acordo com o governo, a partir do regime de autorizações, também previsto na medida provisória editada em agosto, já foram apresentados 14 pedidos privados de novas ferrovias, com

as previsões de construção de cerca de 5,3 mil quilômetros de trilhos e de investimentos de mais de R\$ 80 bilhões no setor.

"Um terço das ferrovias construídas existentes no Brasil hoje, que já outrora foram concedidas ou operadas de algum jeito, um terço da malha ferroviária hoje está ociosa, portanto sem operação. O marco legal das ferrovias devolverá a vida a vários ramais ferroviários pelo Brasil", afirmou o relator Jean Paul Prates.

"Esta lei propicia uma caixa de ferramentas regulatórias que o governo pode utilizar. Ele pode utilizar mais intervencionista, menos intervencionista, mais atrativo, menos atrativo, mais controlado, menos controlado, para ferrovias troncais, para estruturantes, para acesso aos portos e para as linhas curtas, aquelas que vêm de uma fazendinha em que o cara quer fazer uma ferroviazinha para escoar o milho dele até uma troncal", acrescentou o senador.

Veja na reportagem abaixo, de 2018, como a greve dos caminhoneiros daquele ano expôs a falta de investimentos no modal ferroviário.

O contrato de autorização

Pela proposta, a autorização para exploração de ferrovia pela empresa requerente – ou vencedora de processo seletivo caso haja mais de uma interessada no trecho – deverá ser formalizada em contrato com prazo determinado.

O contrato deve ter duração mínima de 25 anos e máxima de 99 anos. O prazo poderá ser prorrogado por períodos sucessivos, desde que a empresa autorizada manifeste prévio e expresso interesse, e esteja operando a ferrovia com padrões mínimos de segurança, produção de transporte e qualidade.

O texto prevê que o poder público poderá vender, ceder ou arrendar à operadora privada bens públicos para a constituição da infraestrutura ferroviária.

O contrato deverá conter uma série de cláusulas, como:

- prazo de vigência;
- capacidade de transporte;
- programação de investimentos previstos;
- direitos e deveres dos usuários;
- regras técnico-operacionais;
- condições para promoção de desapropriações;
- penalidades e formas de aplicação de sanções.

A proposta também prevê as hipóteses de extinção da autorização outorgada, como cassação, anulação e falência da operadora.

Pedido de autorização

O pedido de autorização ferroviária apresentado pela operadora privada deverá conter uma série de informações técnicas, entre as quais:

- minuta do contrato de adesão e memorial com os dados técnicos e condições de financiamento;
- indicação do percurso total e das áreas adjacentes;
- estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental;
- características da ferrovia;
- cronograma de implantação, com data para início das operações.

Outros pontos

O texto também define as regras de operação do serviço ferroviário, definindo que a operadora será responsável por toda a execução do transporte e dos serviços acessórios, pela qualidade do

serviço prestado aos usuários e pelos compromissos que assumir no compartilhamento de sua infraestrutura e no transporte multimodal.

O projeto prevê que a operadora deve oferecer serviço regular de ouvidoria e poderá negociar ou comercializar produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, nas estações e demais instalações.

A proposta define ainda regras para o compartilhamento de infraestrutura ferroviária entre operadoras autorizadas de diferentes trechos, com valores negociados livremente entre as partes, com atuação da ANTT em caso de conflito.

Outra inovação do projeto é a ideia de autorregulação, pelas operadoras ferroviárias, dos aspectos técnico-operacionais das ferrovias, como parâmetros para o tráfego de trens em um determinado trecho. A autorregulação passa a ser a regra, e a exceção será a interferência da agência reguladora do setor, a ANTT, nos aspectos técnicos.

O projeto também prevê a possibilidade de migração das operadoras ferroviárias do atual regime de concessão para o novo regime de autorização, a critério da agência reguladora do setor, a ANTT. Nesse caso a concessionária terá de pagar pelo uso de bens públicos necessários à realização do transporte.

O texto estabelece mecanismos para devolução de partes da malha ferroviária que estejam abandonadas pelas concessionárias, permitindo ao governo a realização de chamamento público para a autorização de exploração desses trechos. O objetivo é resgatar e viabilizar trechos inoperantes.

A proposta permite a instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas desde que sejam observados o plano diretor municipal e o plano de desenvolvimento urbano integrado.

As operadoras das ferrovias também poderão explorar o entorno das estações ferroviárias, com a construção de shoppings, escritórios e outras áreas comerciais, como ocorre em outros países.

O relator acolheu sugestão da liderança do governo no Senado para assegurar que os pedidos de autorização já apresentados pela iniciativa privada não serão afetados pelo direito de preferência das concessionárias previsto na proposta.

O texto prevê que, nos primeiros cinco anos de vigência da lei, caso a ferrovia pretendida ou oferecida esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização.

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

Data: 06/10/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

SENADO APROVA NOVO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS

Projeto visa expansão do setor ferroviário e segue para Câmara

Por Marcelo Brandão – Repórter da Agência Brasil - Brasília*

O Senado aprovou hoje (5) um projeto de lei (PL) que cria um novo marco legal das ferrovias brasileiras. O texto trata de novos instrumentos de concessão ou autorização, além de exploração de ferrovias em regime privado, tanto em nível federal, quanto estadual e municipal. Na prática, são diretrizes para expansão do setor ferroviário no país. Agora, o PL segue para a Câmara.

O projeto sofreu alterações pelo relator, Jean Paul Prates (PT-RN), gerando um substitutivo. Ele prevê que o transporte ferroviário em regime de direito público pode ser executado diretamente por União, estados e municípios; ou, indiretamente, por meio de concessão ou permissão. Mas a execução direta do transporte ferroviário pela União ocorrerá apenas quando for necessário garantir a segurança e a soberania nacionais ou em casos de relevante interesse coletivo.

O uso da modalidade da autorização para a construção de novas ferrovias é a principal novidade do projeto. Nesse modelo, o Poder Público possibilita que o particular assume o risco da operação ferroviária investindo em projetos de seu interesse. A proposta é diversa da concessão, na qual o investimento é bancado pelo Estado, buscando o atendimento dos seus interesses estratégicos.

“Nós estamos votando uma lei geral das ferrovias”, disse Prates. “Então, estamos regulando a inclusão das autorizações no mundo jurídico das ferrovias. E também a autorregulação. Ela não se sobreporá em momento algum à regulação setorial ferroviária. Ela se cinde aos aspectos técnicos e operacionais de um sistema ferroviário, nada mais. E ela, ainda assim, se sujeita à mediação final, caso haja conflitos, do órgão regulador. Mas é importante para dar agilidade a sistemas”, acrescentou ele durante a sessão.

O marco legal aprovado nesta terça-feira oferece a possibilidade de um operador ferroviário de passageiros contar com outros imóveis próximos à linha para ajudar na tarifa e diminuir a necessidade de subsídio estatal. Segundo Prates, trens de passageiros no mundo não se pagam apenas pela tarifa de uso dos passageiros. A ideia é que os serviços de transporte por trens dependam o mínimo possível de subsídio estatal.

* Com informações da Agência Senado

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 06/10/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MALHA FERROVIÁRIA DO PORTO DE SANTOS RECEBERÁ INVESTIMENTO DE R\$ 1,8 BILHÃO EM OBRAS DE EXPANSÃO

Por Viviane Castanheira PORTOS E LOGÍSTICA 06 Outubro 2021



Expectativa é aumentar a capacidade de 50 milhões para 115 milhões de toneladas de cargas

Há uma expectativa de que o Porto de Santos terá um aumento de mais de 115 milhões de toneladas de cargas, mais 49% até 2040. Para dar conta desta demanda a estimativa é que sejam necessários R\$ 1,8 bilhão em obras de expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS). As melhorias incluem novos ramais para a ferrovia na margem direita de Santos, um novo retopátio

ferroviário para a margem esquerda, além da eliminação dos cruzamentos em nível e construção de passarelas de pedestres no porto organizado.

Espera-se que o modal passe a atender 77% deste acréscimo. Hoje, o sistema ferroviário do complexo santista já está perto da saturação, possui capacidade aproximadamente 50 milhões de toneladas por ano e movimentou, em 2020, 48,8 milhões de toneladas. Um consórcio formado pelas empresas Rumo, MRS e VLI será responsável por administrar a FIPS.

Segundo Fábio Lavor, diretor de Novas Outorgas de Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), o governo tem atuado para

atrair uma série de parceiros privados para as concessões ferroviárias. “O novo sistema é aberto a novos pleitos. Não só para as operadoras que já atuam na região, mas vamos permitir o ingresso de novos players neste processo, que deve estar concluído até o fim de agosto de 2022. O que nos interessa é ter um melhor modelo lá na frente para garantirmos que a sociedade vai estar bem representada”, afirma.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery Machado Filho, no entanto, mostra-se preocupado com a chamada ferradura ferroviária da MRS. “De nada valerão estes investimentos se não houver plena integração com o sistema operacional da ferradura ferroviária. Esse é um trecho estratégico, tanto para o setor ferroviário quanto para o portuário, por ser o caminho para a maior parte das cargas para importação e exportação. Estes desafios de integração precisam estar discriminados, detalhados no modelo de contratação”, ressalta.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva, concorda com Nery. A entidade, que tem 71 associados e mais de 230 terminais espalhados por todo o Brasil, acredita que precisa haver uma gestão conjunta dos modais presentes no porto. “O sistema portuário é vital para o comércio internacional brasileiro, mais de 95% das exportações são feitas dessa forma e 100% do agronegócio sai pelo sistema portuário. O porto é uma troca de modais, então precisamos tratar com bastante agilidade a questão das chegadas e saídas das cargas nos portos e o sistema ferroviário é parte importantíssima desse processo. Por isso, precisamos ter uma visão holística de toda essa questão”, destaca o presidente.

Ele afirma ainda que a ABTP é totalmente favorável à prorrogação antecipada do contrato da MRS, empresa que há 25 anos administra o modal no porto santista. “O governo deve procurar levar adiante, mas precisamos olhar com cautela a parte referente à ferradura. É importante que a Antaq, a ABTP, a Secretaria de Transportes Terrestres e a Secretaria de Transportes Aquaviários estejam bastante afinadas nesse processo, porque disso depende o Porto de Santos. Nossos associados têm feito investimentos com a expectativa de que essa carga vai chegar, e para essa carga chegar, a ferrovia é essencial”, conclui.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2021

ANP REALIZA NESTA QUINTA-FEIRA A 17ª RODADA DE LICITAÇÕES

Da Redação OFFSHORE 06 Outubro 2021



A ANP realizará nesta quinta-feira (7) a 17ª Rodada de Licitações de Blocos para exploração e produção de petróleo e gás natural. Serão ofertados 92 blocos, localizados em 11 setores de elevado potencial e de nova fronteira de quatro bacias sedimentares marítimas brasileiras: Campos, Pelotas, Potiguar e Santos.

Devido à pandemia de Covid-19, o evento será híbrido: a sessão pública de apresentação de ofertas será presencial, com número reduzido de pessoas, sem presença de público geral ou imprensa. Haverá transmissão ao vivo para que o público possa acompanhar todo o processo pela internet. A transmissão ocorrerá pelo canal da ANP no YouTube.

A parte presencial do leilão será realizada no Rio de Janeiro, e terá presença apenas das pessoas necessárias à sua realização e dos representantes inscritos pelas empresas participantes para apresentarem ofertas.

Estão inscritas na 17ª Rodada nove empresas: Petrobras; Chevron Brasil Óleo e Gás Ltda.; Shell Brasil Petróleo Ltda.; Total Energies EP Brasil Ltda.; Ecopetrol Óleo e Gás do Brasil Ltda.; Murphy

Exploration & Production Company; Karoon Petróleo e Gás Ltda.; Wintershall Dea do Brasil Exploração e Produção Ltda; e 3R Petroleum Óleo e Gás S.A.

Bacias e setores em que serão ofertados

Bacia	Setores
Santos	SS-AP4
	SS-AUP4
	SS-AUP5
Pelotas	SP-AP1
	SP-AR1
	SP-AUP1
Potiguar	SPOT-AP2
	SPOT-AUP2
Campos	SC-AP1
	SC-AP3
	SC-AUP2

Blocos

A 17ª Rodada oferecerá os blocos no modelo de concessão, no qual as empresas ou consórcios vencedores são definidos por dois critérios: bônus de assinatura (80%) e programa exploratório mínimo – PEM (20%) oferecidos pelas licitantes.

Os bônus são os valores em dinheiro ofertados pelas empresas, a partir de um mínimo definido no edital, e são pagos pelas vencedoras antes

de assinarem os contratos. Para a 17ª Rodada, os bônus de assinatura mínimos variam de R\$ 630 mil, na Bacia de Pelotas, a R\$ 122,25 milhões, na Bacia de Santos.

Já o PEM, medido em unidades de trabalho (UTs), define um mínimo de atividades que a empresa se propõe a realizar no bloco durante a primeira fase do contrato (fase de exploração), como sísmicas, perfurações de poços etc.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2021

DADOS SOBRE O SETOR DE PETRÓLEO DA ANP INTEGRARÃO INFRAESTRUTURA NACIONAL DE DADOS ESPACIAIS

Da Redação OFFSHORE 06 Outubro 2021



A Diretoria da ANP aprovou nesta quarta-feira (6) a adesão da Agência à Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais (INDE), que tem como finalidade o ordenamento na produção, armazenamento e compartilhamento dos dados geoespaciais no Brasil.

A adesão da ANP se dá como parte do Planejamento Espacial Marinho (PEM), projeto da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) criado em 2020. Nesse projeto, foi identificado que a INDE seria o melhor meio de disponibilizar os dados

georreferenciados, de forma ágil e atualizada.

Entre os dados considerados importantes para o PEM, estão as informações sobre o setor de petróleo e gás natural. Assim, a ANP irá incluir nessa plataforma dados sobre: as áreas contratadas, ou seja, os limites dos blocos exploratórios e dos campos de produção de petróleo e gás natural; a localização das infraestruturas de escoamento e produção (poços, unidades de produção e dutos, e áreas de transferência de carga); as bases de armazenamento, unidades de processamento de gás natural, terminais marítimos, portos, boias e refinarias); e informações/levantamentos do fundo oceânico (piston core e outros estudos envolvendo a avaliação geotécnica do solo marinho); entre outros.

O PEM é um processo público de análise e alocação da distribuição espacial e temporal de atividades humanas em áreas marinhas, com objetivos ecológicos, econômicos e sociais, configurando-se como um instrumento para a governança e soberania nacional sobre as águas jurisdicionais brasileiras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2021

CERTIFICAÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL: ANP CONCLUI ESTUDO E PROPORÁ ALTERAÇÕES EM RESOLUÇÃO

Da Redação OFFSHORE 06 Outubro 2021

A Diretoria da ANP aprovou nesta quarta-feira (6) o relatório final da análise de impacto regulatório (AIR) que tem o objetivo de aperfeiçoar a aplicação da Resolução ANP nº 19/2013, que estabelece os critérios e procedimentos para execução das atividades de certificação de conteúdo local. No relatório final, a agência conclui pela necessidade de alteração na Resolução ANP nº 19/2013. A partir de agora, será elaborada uma minuta de resolução para efetuar essas mudanças, que passará por consulta e audiência públicas.

Os compromissos de conteúdo local são os assumidos pelas empresas de exploração e produção de petróleo e gás natural de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais. A atividade de certificação, regulada pela Resolução ANP nº 19/2013, é exercida por instituições acreditadas pela ANP (os organismos de certificação) e consiste em aferir o percentual de conteúdo local em determinado fornecimento de bem ou serviço e atestá-lo publicamente.

A ANP identificou oportunidades de melhoria no que está previsto na resolução em relação aos seguintes procedimentos de certificação de conteúdo local: conversão de moedas; operações de revenda de produtos nacionais; serviços e conjuntos de origem estrangeira; e parâmetros de certificação de Sistemas – mais especificamente na definição do valor total do Sistema e do método a ser utilizado conforme níveis de atividades realizadas em território nacional. Um Sistema, no contexto do conteúdo local, é uma reunião coordenada e lógica de um grupo de equipamentos, máquinas, materiais e serviços associados que, juntos, funcionam como estrutura organizada destinada a realizar funções específicas — por exemplo, uma plataforma ou um navio de apoio completos.

A AIR é um instrumento que visa reunir a maior quantidade possível de informações sobre uma determinada possibilidade de melhoria regulatória identificada no escopo de atuação da agência, para avaliar os possíveis impactos das alternativas de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos. Neste caso, essa ferramenta foi utilizada para avaliar a melhor solução regulatória para o aperfeiçoamento das regras de certificação de conteúdo local. Foram avaliados seis possíveis pontos de melhoria e, para cada um deles, o relatório final apontou se a melhor alternativa seria aprofundar os estudos, não realizar qualquer ação regulatória ou alterar a resolução, passando por futuras consulta e audiência públicas.

O relatório preliminar da AIR passou por consulta pública, na qual foram recebidas 67 contribuições. Essas sugestões foram avaliadas pela agência para elaboração do documento final.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2021

SANTOS BRASIL DEFINE METAS DE REDUÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS PARA 2024

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06 Outubro 2021



Objetivos fazem parte da agenda ESG da companhia e estão atrelados à remuneração dos profissionais

A Santos Brasil, signatária do Pacto Global da ONU desde 2013, definiu as suas metas de redução de impactos ambientais para 2024: redução de 50% na geração de resíduos/TEU, 30% no consumo de água per capita e 15% em toneladas de emissões de CO₂/TEU.

As novas metas estão atreladas à remuneração da alta liderança e dos demais funcionários. As metas na frente ambiental foram definidas com base nas



reduções alcançadas nos últimos três anos e nas iniciativas que têm sido adotadas para mitigar o impacto de suas operações no meio ambiente. Em 2020, a Santos Brasil registrou redução de 12% na emissão de CO₂, 8,6% no consumo de água e 19% na geração de resíduos em relação a 2019.

Além de um intenso trabalho interno de conscientização sobre o tema, o monitoramento online dos indicadores de sustentabilidade é uma das principais ferramentas que têm sido adotada pela Santos Brasil para mapear consumo e fortalecer ações de respeito ao meio ambiente.

Para controlar o consumo de água e de combustível, por exemplo, a empresa implementou um aplicativo de telemetria baseado na Internet das coisas (IoT) que permite o gerenciamento de todo o sistema de água do Tecon Santos. O sistema, implantado em fevereiro, trouxe resultados imediatos, alertando para possíveis vazamentos e desvios de consumo, agilizando a tomada de providências. No caso do diesel, além do processo contínuo de renovação de frota por equipamentos mais modernos e que gerem menos gases poluentes, a telemetria é utilizada para controlar com precisão a performance de cada condutor e indicar aqueles que precisam de treinamento para conduzir de modo a reduzir o consumo de combustível, aumentar a vida útil das peças e com maior segurança.

Na frente de geração de resíduos, o conceito de economia circular vem ganhando força na empresa, com o crescimento da reciclagem e estímulo ao "rebuilding in house" — modelo em que se analisa peças que serão descartadas para avaliar se elas poderão ser reutilizadas por meio de um processo de remanufatura, trazendo economia e menor impacto ao meio ambiente.

Na agenda ESG (Environmental, Social and Governance) focada na área ambiental, envolvendo a comunidade situada no entorno das instalações da Santos Brasil, existe ainda atuação da Academia de Sustentabilidade, dirigida a funcionários e moradores vizinhos ao Tecon Santos, que estimula a conscientização ambiental e desenvolve atividades. Uma delas é o projeto de coleta e reciclagem de resíduos trazidos pelo movimento das marés para perto das moradias, que teve início há cerca de quatro meses e que já reuniu mais de 1,5 tonelada de resíduos.

O material foi separado, higienizado e o dinheiro arrecadado com sua venda será destinado ao Instituto Novos Sonhos que o reverterá em melhorias e apoio à comunidade. Para dar suporte à ação, a equipe de especialistas em Sustentabilidade da Companhia promove aulas online quinzenais com os voluntários onde apresenta a diferença entre os tipos de plásticos, avalia os destinos mais rentáveis para os materiais coletados e dissemina informações sobre os impactos desses resíduos no meio ambiente.

De acordo com Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil e líder do Comitê de Sustentabilidade da companhia, a atenção às dimensões ambientais e sociais do negócio é uma prioridade para que a empresa se mantenha sintonizada aos anseios contemporâneos da sociedade. "Já atuamos com elevados padrões de gestão e governança que incluem políticas de compliance e de sustentabilidade alinhadas com as melhores práticas de mercado, mas sabemos que ainda há muito por fazer e estamos fortemente empenhados em contribuir ativamente para a conservação do meio ambiente e para o desenvolvimento humano", diz.

Em outubro de 2020, as ações da Santos Brasil ingressaram na carteira de estreia do índice S&P/B3 Brasil ESG, composta por um grupo de empresas que possuem boas práticas relacionadas à preservação do meio ambiente, desenvolvimento social e elevados padrões de governança corporativa. Neste ano, o ranking Latin America Executive Team 2021, da Institutional Investor, uma das mais renomadas publicações do universo corporativo, apontou a Santos Brasil como a empresa com 3º melhor programa de ESG dentre as small caps do segmento de Transportes na América Latina.

O próximo passo é passar a integrar o ISE-B3, índice de Sustentabilidade Empresarial da B3. Para alcançar essa meta, a Santos Brasil criou, no ano passado, grupos multidisciplinares de trabalho e está mobilizada em torno de um plano chamado 6 Compromissos com Futuro que

prevê iniciativas nas frentes: políticas e diretrizes, treinamento e comunicação, cadeia de valor, governança e estrutura, desenvolvimento humano e mudanças climáticas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2021

PORTO DE SANTOS AVANÇA NA AGENDA DE INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06 Outubro 2021



SPA publica norma que regula parceria com desenvolvedores para novos serviços e produtos portuários

A Santos Port Authority (SPA) editou uma norma que estabelece as diretrizes de parcerias com a companhia para o desenvolvimento de inovações tecnológicas no complexo portuário de Santos. Publicada em 15 de setembro, a norma abre um leque de possibilidades para o ecossistema de inovação que visa a intensificar a cooperação entre a SPA, os terminais portuários, instituições

científicas e tecnológicas, institutos de pesquisa e startups, em busca de soluções compartilhadas para as atividades do porto santista.

“Pretendemos encontrar padrões e semelhanças em serviços, utilização de equipamentos e informações e viabilizar seu compartilhamento, racionalizando investimentos e acelerando o processo de inovação em busca de maior eficiência operacional”, afirma o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, destacando que o trabalho portuário passou por grandes transformações nas últimas décadas e será ainda mais diferente no futuro.

A nova norma integra a agenda de inovação que a SPA deflagrou em 2019, com a digitalização de serviços e desburocratização de normas, com vistas a avançar para o modelo de Porto 4.0. Assim, recentemente, a companhia criou o Comitê de Inovação, que concentrará as iniciativas de solução tecnológica.

“A ideia é colocar, no médio prazo, o Porto de Santos e a nossa região no patamar de portos que são referência no mundo em matéria de inovação e novas tecnologias”, explica o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.

Primeiro Case

O “case” que inspirou todo esse processo deverá se tornar a primeira parceria formal, em breve, quando será divulgado oficialmente. Essa primeira experiência envolve troca de informações extremamente úteis para o planejamento da dragagem do canal de navegação do Porto de Santos.

Relação Porto-Cidade

Um viés importante desse processo de inovação é o envolvimento maior com as universidades, por meio de uma interlocução sobre o novo perfil do trabalhador portuário, de forma que as universidades possam preparar os graduandos para ocupar os novos postos de trabalho gerados pelos terminais.

Em outra frente, a SPA disponibilizará, em princípio, três vagas em 2022 para “estagiário inovador” junto às universidades. A ideia é que jovens inovadores e proativos encontrem um ambiente propício para desenvolver soluções inovadoras para o ambiente portuário. A ideia é, futuramente, expandir esse número.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2021

ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE GRANEIS SÓLIDOS NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06 Outubro 2021



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou até o dia 16 de novembro próximo o prazo para consulta pública visando o recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para realização do leilão para arrendamento da área STS 53, localizada no Porto de Santos.

A área se destinará à instalação de terminal para movimentação e armazenagem de graneis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2021

SUDENE PLANEJA PORTO SECO PARA CONECTAR A TRANSNORDESTINA AO PORTO DE PECÉM

Por Viviane Castanheira PORTOS E LOGÍSTICA 06 Outubro 2021



Porto de Pecém

A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) estuda a construção de um porto seco na região centro-sul do Ceará. O objetivo é conectar o Porto do Pecém, em São Gonçalo do Amarante, ao começo da ferrovia Transnordestina, no território cearense. Este projeto tem por objetivo impulsionar a consolidação do hub logístico de cargas no Ceará.

Raimundo Gomes de Matos, diretor de Planejamento e articulação de política da Sudene, afirma que o projeto encontra-se ainda em fase de estudos técnicos, mas que pretende viabilizar a construção até a inauguração do trecho cearense da Ferrovia Transnordestina. A ferrovia tem 1.752 quilômetros de extensão, começando na cidade de Eliseu Martins, no Sul do Piauí, seguindo até Salgueiro, no mesmo estado. Um trecho segue para o Porto de Pecém e outro para o Porto de Suape.

“Estamos fazendo os estudos da viabilidade econômica, porque o porto seco é uma área alfandegária e precisamos dialogar com várias áreas do governo e da sociedade civil. A ideia é termos o porto seco já todo desembaraçado na entrega do trecho da Transnordestina que liga a cidade de Eliseu Martins ao Pecém para começar a operar”, conta Matos. Ele afirma que o intuito da obra de infraestrutura é atuar como um terminal modal de suporte capaz de ligar o fluxo de cargas entre os estados do Nordeste, com destino regional e ainda as cargas para exportação, com saída pelo Porto do Pecém.

“No pré-estudo, vamos saber quais serão os tipos de carga que poderão ser recebidas no porto seco que será construído entre os municípios cearenses de Iguatu e Quixadá. Existe todo um potencial de grãos, de minérios, e outros produtos que podem ser escoados através da transnordestina. O porto seco vai ficar a 400 km do porto de Pecém e tem o potencial de receber toda a produção da região para levar a esse porto”, ressalta o diretor de planejamento.

A administração do Porto do Pecém ainda não tem conhecimento dos planos da Sudene e, por isso, não quis se pronunciar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/10/2021

BR DO MAR: ABAC E LOGÍSTICA BRASIL ALERTAM PACHECO SOBRE RISCOS DE REGIME DE URGÊNCIA

Por Danilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 06 Outubro 2021*



Arquivo/Divulgação

Em ofício encaminhado ao presidente do Senado, transportadores da cabotagem e usuários do serviço elencaram preocupações e ressaltaram importância das comissões temáticas.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e a Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil) encaminharam, na última terça-feira (5), um ofício conjunto ao presidente do

Senado, senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG), solicitando que seja indeferido o requerimento de urgência para que o projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) seja enviado diretamente para votação em plenário, sem passar pelas três comissões temáticas previstas. No documento, os representantes dos transportadores da cabotagem e os usuários desse serviço expuseram suas preocupações e ressaltaram a importância do trabalho das comissões temáticas do Senado sobre o programa BR do Mar.

As associações destacaram que o PL que trata do BR do Mar, de iniciativa do poder executivo, tramitou na Câmara dos Deputados em regime de urgência constitucional, suprimindo o debate, o trabalho e as ações das comissões. "Tal fato propiciou a aprovação de um texto legal que, infelizmente, não se coaduna com os objetivos e diretrizes daquele programa, que podem ser resumidos no estímulo ao desenvolvimento da cabotagem. Ao contrário, restou uma norma que, se posta em prática, causará nefastos efeitos ao setor e toda a cadeia produtiva inerente", apontaram as entidades.

A Abac e a Logística Brasil salientaram para necessidade de o legislador evitar a aprovação de um texto prejudicial ao país ao final desse processo, garantindo o máximo de discussões e análises de pontos tidos como modificações sensíveis ao marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997), cujo trâmite levou aproximadamente 10 anos. Além de defenderem as premissas do marco regulatório, as entidades, que estão entre as mais atuantes nas discussões do BR do Mar, manifestaram em outras ocasiões que as propostas do PL, principalmente as relacionadas às modalidades de afretamento, trazem riscos para a atividade de cabotagem no país. A avaliação delas é que as medidas de flexibilização, da forma como estão sendo colocadas, afastam novos investimentos e prejudicam a concorrência, afetando empresas com frotas de todos os portes.

Para as associações, a Lei 9.432/97 é resultado de um trabalho do Congresso e instrumento que equilibra o transportador marítimo e o usuário, bem como indústria naval brasileira. A avaliação é que qualquer modificação ao seu texto deve ser cuidadosamente avaliada e provida de profundos estudos técnicos que possam embasá-la, o que, na visão das duas entidades, são inexistentes no BR do Mar. Usuários e transportadores de cabotagem consideram que essa falta de aprofundamento técnico resultou em substanciais alterações do texto aprovado na Câmara dos Deputados ao passar pela apreciação pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

Um despacho da mesa diretora estipulou a apreciação do PL nas comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). "Por motivos que fogem ao nosso entendimento, o Poder Executivo vem tentando atribuir novamente o regime de urgência, a fim de suprimir o trabalho dessas comissões, o que, certamente, vai na contramão dos anseios daqueles que vivem a cabotagem brasileira, setor que



crece a dois dígitos ano a ano, a despeito das crises e momentos econômicos", alerta o documento, assinalado pelo diretor-executivo da Abac, Luís Fernando Resano, e pelo diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas.

O Ministério da Infraestrutura trabalha com a expectativa de aprovação e sanção presidencial do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) ainda em 2021. Em recente entrevista à Portos e Navios, o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, confirmou que o governo tem preferência de que o texto aprovado na CAE, no último dia 21 de setembro, siga para votação em plenário o quanto antes, já que é uma matéria importante que está há muito tempo em discussão. A avaliação, segundo Piloni, é que restam apenas alguns ajustes no texto do relatório final do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), relator da matéria naquela comissão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2021



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