

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 190/2021
Data: 08/12/2021



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
OPERADORES DA PRATICAGEM DO LITORAL DE SP SÃO HOMENAGEADOS	4
PORTO 360° DEBATE O SETOR DE CRUZEIROS MARÍTIMOS	4
VARIANTE ÔMICRON PODE FACILITAR REINFECÇÃO POR CORONAVÍRUS, ALERTA OMS	5
CORREIO BRAZILIENSE - BR	5
PROJETO QUE PRORROGA A DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO SERÁ VOTADO NA QUINTA	5
EXPORTAÇÕES DA AMÉRICA LATINA CRESCERÃO 25% EM 2021, PROJETA CEPAL	7
A GAZETA – ES	8
VENDA DA CODESA: EMPRESAS E MINISTÉRIO PÚBLICO QUESTIONAM MODELO DE PRIVATIZAÇÃO.....	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
EGITO TERÁ ADUANA DIGITAL.....	11
PORTO DE PARANAGUÁ SIMULA VAZAMENTO DE ÓLEO PARA TESTAR CAPACIDADE DE RESPOSTA.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	14
“O FUTURO QUE VEM PELA FRENTE É UM FUTURO RICO, BRILHANTE, É O FUTURO QUE O BRASIL MERECE”, DIZ TARCÍSIO DE FREITAS	14
INVESTIMENTO FEDERAL GARANTE TERMINAL MODERNO PARA IMPULSIONAR CRUZEIROS MARÍTIMOS EM MACEIÓ (AL)	14
ASSINATURA DO LEILÃO DA TELEFONIA VAI GARANTIR SINAL 4G EM 36 MIL QUILOMETROS DE RODOVIAS BRASILEIRAS	15
PLANO DE INVESTIMENTOS PARA AEROPORTOS DO BLOCO SUL SERÁ APRESENTADO EM SEIS MESES	16
ISTOÉ - DINHEIRO	17
CONGRESSO CONVOCA SESSÃO PARA PROMULGAÇÃO FATIADA DA PEC DOS PRECATÓRIOS ÀS 15H30.....	17
ANAC PUBLICA DECISÃO SOBRE CONTRATO DE CONCESSÃO DO AEROPORTO DE GUARULHOS	17
MONEYTIMES	18
TCU RETIRA DA PAUTA ANÁLISE DE PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS	18
RECEITA COM EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DESPENCARÁ EM 2022, IMPACTA VENDAS DO PAÍS, DIZ AEB	18
GERAÇÃO DE ENERGIA A PARTIR DO LIXO PODE AVANÇAR ALÉM DO MERCADO REGULADO, DIZ ANEEL.....	19
AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS - DF	20
PEC DOS PRECATÓRIOS ABRE ESPAÇO DE R\$ 65 BILHÕES NO ORÇAMENTO DE 2022	20
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	23
GOVERNO PREPARA MP DA DESVERTICALIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS	23
EMIÇÃO DE CBIOS SUPERA EM 13,7% A META DE 2021	24
PETROBRAS E DESCARBONIZAÇÃO, POR VIVIANA COELHO	25
JORNAL O GLOBO – RJ	27
GOVERNO ESTUDA LIMITAR CRESCIMENTO DO SANTOS DUMONT E CONSTRUIR METRÔ ATÉ A ILHA DO GOVERNADOR PARA 'SALVAR' GALEÃO	27
EM REVÉS PARA O GOVERNO, TCU ADIA ANÁLISE DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS.....	29
CONGRESSO PROMULGA PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE VIABILIZA AUXÍLIO BRASIL DE R\$ 400	31
PACHECO E LIRA FIRMAM ACORDO PARA FATIAR PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE VIABILIZA AUXÍLIO BRASIL DE R\$ 400. VEJA O QUE JÁ PODE SER PROMULGADO.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
DOCUMENTOS COMPROVAM COMPRA ILEGAL DE 21 LOTES DE ASSENTAMENTO PARA GARIMPO POR MINERADORA CANADENSE.....	34
GRUPO RANDON LANÇA EMPRESA QUE VAI SE DEDICAR EXCLUSIVAMENTE AO NIÓBIO	37
WEG AVANÇA EM SANEAMENTO COM NOVO MARCO E EM PROJETOS DE DESSALINIZAÇÃO	38
ELETROBRAS: TCU ADIA ANÁLISE DE PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL DE ENERGIA.....	40
CSN VAI INVESTIR US\$ 3 BILHÕES NO EXTERIOR NOS PRÓXIMOS 3 ANOS	41
PETROBRAS APROVA VALE-GÁS DE R\$ 100 PARA 300 MIL FAMÍLIAS EM SITUAÇÃO DE VULNERABILIDADE SOCIAL	42
GOVERNO AGUARDA ANÁLISE DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS NO TCU COM INCERTEZAS	43
VALOR ECONÔMICO (SP)	44
NOVO RECORDE GARANTIDO PARA EXPORTAÇÃO DE SOJA	44
TCU APROVA PUBLICAÇÃO DO EDITAL PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 190/2021
Página 3 de 59
Data: 08/12/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

EXPORTAÇÕES DE BENS NA AMÉRICA LATINA DEVEM CRESCER 25% EM 2021, DIZ CEPAL	45
COMISSÃO DO SENADO APROVA PROJETO DE IMPOSTO SOBRE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO E MUDA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS.....	47
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	48
COPOM DEFINE TAXA BÁSICA DE JUROS NESTA SEMANA	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	50
VARIANTE ÔMICRON NÃO É ÚNICO PONTO DE ATENÇÃO À CADEIA LOGÍSTICA, AVALIA MAERSK	50
FERNANDO BIRAL, DA SPA: ESTABILIDADE EM 2021 E OTIMISMO PARA 2022	50
'4ª ONDA' NÃO ASSUSTA, MAS ACENDE ALERTA DE TRANSPORTADORES DE CONTÊINERES	55
TCU VÊ FRAGILIDADES EM REGULAÇÃO SOBRE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	59
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

OPERADORES DA PRATICAGEM DO LITORAL DE SP SÃO HOMENAGEADOS

Três funcionários receberam placas pela atuação em operação em abril de 2019, em São Sebastião

Por: Redação



A ação aconteceu após seis horas de trabalho Foto: Divulgação/PraticagemSP

Três funcionários da Praticagem de São Sebastião foram homenageados por terem participado da operação realizada em abril de 2019 para fundear em segurança dois petroleiros carregados e atrelados um ao outro por cabos de aço, que estavam à deriva no Canal de São Sebastião.

A ação foi conduzida pelos práticos Márcio Teixeira e Fábio Abreu, com o apoio do operador Sidney Cirilo dos Santos, o mestre de lancha Sandro Carvalho de Santana e o marinheiro de lancha Rodrigo Lourdes do Nascimento. Os três garantiram o embarque seguro para os dois profissionais e receberam placas comemorativas entregues pelo presidente da Praticagem de São Sebastião, Lélío Console.

“Nosso trabalho é realizado em equipe e eles também contribuíram também com presteza, coragem e determinação para o sucesso dessa operação arriscada”, disse Console.

A ação aconteceu após seis horas de trabalho. Os práticos conseguiram evitar um grave acidente com os dois petroleiros da classe Suezmax carregados com óleo.

Naquela noite, havia uma tempestade com ventos de mais de 130 quilômetros por hora e ondas de quase dois metros. Pela operação, os práticos receberam o Prêmio IMO por Bravura Excepcional no Mar, da Organização Marítima Internacional, considerado o de mais alto reconhecimento mundial.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/12/2021

PORTO 360° DEBATE O SETOR DE CRUZEIROS MARÍTIMOS

O convidado é o presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Cla), Marco Ferraz

Por: Redação



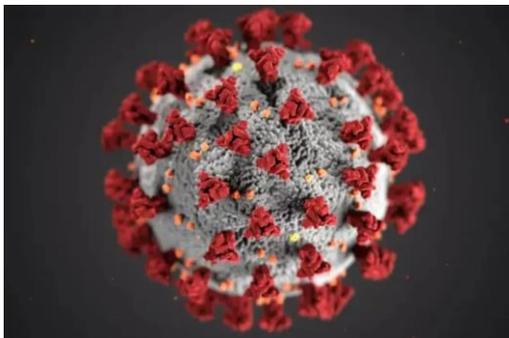
Ferraz foi um dos debatedores do evento, promovido em novembro Foto: Reprodução

As conclusões do Summit Cruzeiros, evento realizado em novembro passado pelo Grupo Tribuna sobre o setor, serão tema do programa Porto 360° desta quarta-feira. O convidado é o presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Cla), Marco Ferraz.

O programa 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: 08/12/2021

VARIANTE ÔMICRON PODE FACILITAR REINFECÇÃO POR CORONAVÍRUS, ALERTA OMS



Não foi confirmado se o passageiro está contaminado pela variante Ômicron. – Foto: Reprodução/Unsplash

A Organização Mundial da Saúde (OMS) informou nesta quarta-feira que estudos preliminares sugerem que a variante Ômicron do coronavírus pode reduzir a atividade neutralizante de anticorpos produzidos por imunidade natural. A conclusão significa que pessoas que já tiveram a doença poderiam ser mais facilmente reinfectadas pela nova cepa.

“Isso pode explicar porque a variante parece estar espalhando-se rapidamente em uma população altamente imune como a da África do Sul, na qual a cobertura atual de vacinação em adultos é de cerca de 35%, mas em que os níveis de soroprevalência são estimados em até 60-80% devido a infecções anteriores”, explica a entidade, em relatório epidemiológico.

A OMS acrescenta que há evidências de que a Ômicron tem vantagens de crescimento naturais em relação a outras variantes em circulação, mas ponderou que ainda não existem definições sobre o impacto disso na transmissibilidade.

A organização também ressaltou que, até a última segunda-feira, todos os 212 casos da cepa identificados na União Europeia apresentaram sintomas leves ou moderados. “Mesmo se a gravidade for igual ou potencialmente ainda mais baixa do que a da variante Delta, espera-se que as hospitalizações aumentem se mais pessoas forem infectadas”, pontua.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 08/12/2021

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

PROJETO QUE PRORROGA A DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO SERÁ VOTADO NA QUINTA

Presidente do Senado, Rodrigo Pacheco anuncia para esta quinta-feira a análise do projeto de lei que prorroga o benefício destinado a 17 setores da economia. Se avançar, proposta só dependerá da sanção presidencial

Por Israel Medeiros/ Cristiane Noberto



(crédito: Marina Ramos/ Câmara dos Deputados)

O projeto de lei que prorroga a desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia vai ser colocado na pauta do Senado amanhã. Foi o que garantiu o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), ontem, após receber uma comitiva de empresários diretamente beneficiados pela medida. O parlamentar tem sido pressionado a levar o tema à votação o quanto antes, já que a desoneração que está em vigor termina em 31 de dezembro deste ano.



"O que ficou decidido pela Presidência do Senado, por se tratar de tema amplamente aprovado pela Câmara dos Deputados, já conhecido do Congresso Nacional — porque discussões parecidas aconteceram no passado —, foi a inclusão na pauta do Senado, na próxima quinta-feira, desse projeto", afirmou.

Pacheco também confirmou que o PL será relatado pelo vice-presidente do Senado, Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB). "É um projeto importante, porque alcança setores com alto índice de empregabilidade", argumentou. Os 17 setores — que incluem transporte, construção civil e call center — empregam 6 milhões de pessoas.

De acordo com Vital do Rêgo, há urgência na aprovação da matéria. "É um tema altamente sensível e, dificilmente, há quem desconheça a importância da sua prorrogação. É por essa razão que eu quero crer que até quinta-feira nós conseguiremos votar o projeto de lei. (...) Os senadores sabem que esse prazo, até 31 de dezembro, é curto e vai requerer, de todos nós, essa participação", afirmou.

O senador pretende apresentar, hoje, seu parecer, para que os colegas conheçam o texto e tenham condições de deliberar sobre a matéria já no dia seguinte.

Diante da grave crise econômica e social que atinge o país, o governo federal resistiu à proposta inicial, que era estender a prorrogação da desoneração até 2026. Em acordo firmado entre o Executivo e parlamentares da Câmara, ficou decidido que a extensão se daria até 2023. O governo não quer arriscar uma onda de demissões em ano eleitoral.

Incentivo

Entre empresários, há consenso com relação à importância de manter a desoneração. Segundo Vivien Suruagy, presidente da Federação Nacional de Call Center, Instalação e Manutenção de Infraestrutura de Redes de Telecomunicações e de Informática (Feninfra), a desoneração significou, nos últimos anos, um "incentivo ao investimento e à empregabilidade" no setor, um dos beneficiados pela medida.

"O nosso setor de telecomunicações, especificamente, é intensivo em mão de obra. Nós, durante a pandemia, não paramos. Nossos trabalhadores estiveram nas ruas conectando as pessoas, garantindo que não houvesse problemas de comunicação, que as consultas e reuniões on-line ocorressem", pontuou, após participar da reunião com o Pacheco.

Segundo Suruagy, "é importante que mantenhamos essa empregabilidade, principalmente quando estamos no limiar do 5G". "Nós precisamos continuar com a desoneração. Se não vier, essa previsão é de um aumento médio de tributos em torno de 7,5% em relação ao faturamento. Numa época em que nós estamos tentando sair da pandemia, sobreviver, isso significa queda de empresas e demissão generalizada", defendeu.

"Somente em nosso setor, a previsão com a desoneração é de contratação em torno de 970 mil trabalhadores nos próximos cinco anos. Sem a desoneração, é demissão em massa de 490 mil trabalhadores, isso contado na ponta da unha em dois anos", frisou.

Por sua vez, José Velloso, presidente-executivo da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), considera a desoneração da folha uma "tributação inteligente", porque permite às empresas com maior faturamento pagar mais tributos e às de menor faturamento, pagar menos tributos.

"Neste ano, o setor de máquinas e equipamentos aumentou o número de empregados em torno de 14% em função da desoneração da folha", disse. "Neste momento, após 11 anos, principalmente depois de uma crise importante e, agora, uma nova crise de inflação alta e juros altos, é importante que a gente mantenha previsibilidade e continue com o regime que temos desde 2011."

Fonte: *Correio Braziliense - BR*
Data: 08/12/2021

EXPORTAÇÕES DA AMÉRICA LATINA CRESCERÃO 25% EM 2021, PROJETA CEPAL

Segundo o relatório anual, o comércio da região terá importante aumento em 2021, mas a recuperação será assimétrica e heterogênea em um contexto de incerteza

Por *Fernanda Strickland*



(crédito: *BEN STANSALL / AFP*)

A Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) projeta um aumento de 25% no valor das exportações regionais de bens — após cair 10% em 2020 —, impulsionado pela alta de 17% nos preços de exportação e uma expansão de 8% do volume exportado. Já o valor das importações de bens aumentaria 32%, com expansão de 20% em seu volume e de 12% nos preços. Os dados são do relatório anual da comissão divulgado em

coletiva de imprensa, nesta terça-feira (7/12), pela secretária-executiva da Cepal, Alicia Bárcena.

Para 2022, estima-se que o valor das exportações e importações regionais de bens crescerão 10% e 9%, respectivamente, no contexto de um menor crescimento da economia regional e mundial.

Segundo relatório, a América do Sul registraria o maior aumento do valor exportado em 2021 (34%), pois, dada a sua especialização exportadora, se beneficiaria especialmente com os maiores preços das matérias-primas. Uma situação semelhante é observada no Caribe, que se beneficiará dos altos preços do petróleo, do gás e da bauxita, exportados pela Guiana, Trinidad e Tobago e Jamaica, respectivamente.

Já o valor das exportações mexicanas (que consiste majoritariamente de manufaturas) crescerá 17%, impulsionado principalmente pela expansão de seu volume. Uma situação similar, também, pode ser observada no caso da América Central. Por sua vez, o valor das importações crescerá mais de 25% em todas as sub-regiões e no México.

O aumento das exportações de bens da região durante 2021 é explicado principalmente pelo aumento dos preços dos produtos básicos, sobretudo minerais, petróleo e produtos agroindustriais, mais do que pela expansão do volume exportado. Da mesma forma, as exportações regionais de serviços ainda não se recuperaram da queda sofrida como resultado da pandemia.

De acordo com a Cepal, a dependência regional do turismo supera, em muito, a média mundial, de modo que a incerteza quanto à reabertura desse setor condiciona negativamente as perspectivas de várias economias, especialmente do Caribe, alerta a comissão. Em suma, a recuperação do comércio regional em 2021 mostra importantes fragilidades.

“Essa situação exige uma reflexão sobre a urgência de aprofundar a integração econômica regional. Avançar para um mercado regional integrado é indispensável não só para gerar escalas eficientes de produção e promover processos de diversificação produtiva e exportadora, mas também para alcançar uma maior autonomia em setores estratégicos. Esse último objetivo tem adquirido particular relevância face às perturbações provocadas pela pandemia nas cadeias mundiais de abastecimento”, destacou Alicia Bárcena na apresentação do documento.



O relatório indica que existem vários fatores de incerteza no comércio mundial: ritmo desigual de vacinação e novas variedades do vírus; pressões inflacionárias e dificuldade em manter os estímulos fiscais; tensões comerciais e riscos no setor imobiliário da China; interrupções nas cadeias de abastecimento e aumento dos fretes. Calcula-se que o custo médio global do frete de contêineres por via marítima tenha subido em mais de 660%, de junho de 2019 até o momento

Comércio internacional

O comércio internacional da América Latina e do Caribe terá uma recuperação importante em 2021 após a forte queda observada no ano passado, mas essa recuperação será assimétrica e muito heterogênea entre os países da região, em um contexto de grande incerteza devido à crise provocada pela pandemia da covid-19, informou a Cepal no relatório anual.

De acordo com o estudo, o maior dinamismo é registrado no comércio com a China e dentro da própria região, embora com dinâmicas muito diferentes. A variação anual projetada para 2021 no valor das exportações regionais para a China é de 35%, enquanto que, para a própria região da América Latina e do Caribe, a cifra chega a 33%. As vendas para a União Europeia cresceriam 23% e para os Estados Unidos 19%.

Apesar da recuperação das exportações intrarregionais em 2021, sua participação nas exportações totais de bens da região chegará somente a 13% em 2021, muito abaixo de seus máximos históricos (21% em 1994 e 2008). Enquanto isso, é projetado que a região, como um todo, registre em 2021 um superavit de US\$ 24 bilhões em 2021, menos do que os US\$ 64 bilhões registrados em 2020, o que é explicado principalmente pela forte recuperação do volume importado.

Fonte: Correio Braziliense - BR

Data: 08/12/2021



A GAZETA – ES

VENDA DA CODESA: EMPRESAS E MINISTÉRIO PÚBLICO QUESTIONAM MODELO DE PRIVATIZAÇÃO

Em parecer enviado ao TCU, procurador Júlio Marcelo disse ver falta de transparência no processo e pediu que sejam realizadas novas audiências públicas. TCU informou que o processo está pautado para sessão desta quarta (8). Entenda

Por Caroline Freitas Repórter cfreitas@redgazeta.com.br

Prevista para março ou abril de 2022, a desestatização a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) ainda gera uma série de questionamentos. Para que o edital seja publicado e o leilão possa ocorrer, é preciso que Tribunal de Contas da União (TCU) aprove o edital. Entretanto, o Ministério Público de Contas da União e outras instituições têm feito uma série de inconsistências no processo de privatização.

A manifestação do MP é a última etapa antes de o processo ser levado a plenário, o que está previsto para acontecer na tarde desta quarta-feira, 8 de dezembro. Prevista para março ou abril de 2022, a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) ainda gera uma série de questionamentos. Para que o edital seja publicado e o leilão possa ocorrer, é preciso que Tribunal de Contas da União (TCU) aprove o edital. Entretanto, o Ministério Público de Contas da União e outras instituições têm feito uma série de inconsistências no processo de privatização.

Em parecer enviado ao TCU na semana passada, o procurador Júlio Marcelo disse ver falta de transparência no processo e pediu que sejam realizadas novas audiências públicas.



Armazéns da Codesa no Cais Comercial do Porto de Vitória. Crédito: Codesa/Divulgação

Não é a primeira vez que a desestatização da companhia é questionada. Em outubro, o TCU afirmou ter encontrado erros nas planilhas enviadas ao órgão referente ao processo de privatização da Codesa.

Uma equipe de auditoria constatou que o valor econômico do contrato (direito de outorga), após as diversas modificações realizadas na versão final da avaliação econômico-financeira, passou por alterações de aproximadamente 1/3 de seu valor original, passando de R\$ 719,5 milhões para R\$ 471,6 milhões. A análise do processo chegou a ser suspensa temporariamente diante da situação, conforme noticiou A Gazeta.

A Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes) também encaminhou ao TCU documento em que questiona uma subestimativa de demanda nos estudos oficiais, que pouco consideram os eventuais resultados de alocação de cargas no corredor logístico Centro-Leste e a influência do sistema ferroviário no processo de desestatização da Codesa, sobretudo pela possibilidade de prorrogação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Para o procurador do Ministério Público, são duas as irregularidades que, se não forem sanadas, tornam “inadmissível” o andamento da concessão. Uma delas está relacionada à falta de transparência e a necessidade de novas audiências públicas. Outra seria a suposta falta de fundamentação para o modelo adotado nas privatizações dos portos.

A Codesa administra os Portos de Vitória e de Barra do Riacho, em Aracruz. A desestatização, prevista para o próximo semestre, será o primeiro leilão de uma estatal do setor portuário e servirá como um tipo de “teste” para outras companhias de docas pelo Brasil. Ele seguirá um modelo híbrido de administração portuária, até então pioneiro no país, que é adotado atualmente em países como Austrália e Inglaterra.

PROVIDÊNCIAS PARA CORRIGIR MODELO

O procurador Julio Marcelo ressalta em seu parecer que, na Austrália, “está ocorrendo crescente repasse de custos para o setor de transporte de contêineres local e o aluguel de espaços na orla marítima continua aumentando durante esta nova era de propriedade do ‘porto privado’”, o que tem comprometido a capacidade dos arrendatários de fechar novos contratos e impactado os preços dos produtos aos consumidores finais. As informações foram divulgadas pelo Estadão.

Julio Marcelo pontua que o governo federal não está adotando providências para corrigir o modelo australiano. “A opção, ao contrário, talvez em função da evidente pressa dos agentes governamentais, cuja causa o MP de Contas desconhece, está sendo a de copiar algo que, notoriamente, apresenta sérias falhas na Austrália”, disse.

Essa “pressa” é questionada também pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Espírito Santo (Sindiopes). O presidente da entidade, Roberto Garofalo, que também é um dos coordenadores do Fórum Permanente Portuário de Desestatização da Codesa, destaca que nunca houve um diálogo real com o governo e que os procedimentos envolvendo a privatização da Companhia Docas no Estado ainda estão pouco claros.

“Ficamos chateados com a forma que o processo de privatização foi conduzido, houve pouca transparência e ainda resta dúvida se o modelo apresentado é mesmo o melhor. Entendemos que

nenhum empresário fará um investimento pouco vantajoso, mas aceleraram o processo, não nos ouviram com a atenção devida, e nem mesmo discutiram corretamente conosco.”

Questionado se há intenção de acolher os pedidos do Ministério Público, o TCU informou somente que o processo “está pautado para sessão plenária desta quarta-feira (8), com início às 14h30”. A transmissão, que é pública, poderá ser acompanhada pelo canal do TCU no YouTube.

Caso Dantas acolha os pedidos, o governo terá de realizar novas audiências públicas para o projeto e entregar documentos que embasem suas decisões. O procedimento pode atingir o cronograma da privatização.

Questionada sobre o caso, a Codesa esclareceu que a resposta cabe ao Ministério da Infraestrutura. A pasta, por sua vez, ressaltou, em nota, que a entrega do parecer do procurador junto ao TCU encerra mais uma etapa do processo, permitindo que a desestatização da Codesa entre em discussão pelo plenário.

“Destacamos que ocorreram diversas reuniões entre as equipes técnicas do Ministério da Infraestrutura, da Codesa, do BNDES, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do TCU desde agosto de 2021, quando o projeto foi entregue à corte de contas. O objetivo foi auxiliar os técnicos do Tribunal a compreender melhor o modelo proposto e suas regras, bem como no esclarecimento de eventuais dúvidas.”

O Ministério informou ainda que a equipe do TCU realizou diligências específicas para esclarecimento da proposta de desestatização, tendo sido identificadas oportunidades de melhoria da modelagem. “Essas melhorias foram gradativamente incorporadas ao modelo e apresentadas aos técnicos do tribunal conforme evolução das discussões sobre o tema.”

RELEMBRE DETALHES DA PRIVATIZAÇÃO DA CODESA

Em agosto, o governo federal publicou o edital de concessão da Codesa, prevendo que o leilão ocorresse ainda em novembro deste ano. Contudo, o prazo foi estendido e, atualmente, a previsão é o primeiro trimestre do ano que vem, segundo o Ministério da Infraestrutura.

Desde o início das discussões, o processo de desestatização da Codesa definiu um modelo híbrido, com a privatização da empresa em conjunto com a concessão do Porto de Vitória e do Terminal de Barra do Riacho, em Aracruz. No mesmo leilão, o investidor vai arrematar os dois ativos, diferentemente do que aconteceu com os aeroportos em que apenas as concessões foram tratadas nos processos. No caso da Codesa, foi uma opção do governo incluir a venda da companhia no processo em vez de extingui-la.



Manobra de navio carregado com containers no Porto de Vitória. Crédito: Vítor Jubini

Além da cifra desembolsada no processo de aquisição da companhia e de autorização para exploração dos portos, a concessionária deverá arcar com um investimento obrigatório no porto, estimado em aproximadamente R\$ 800 milhões, que incluem serviços de dragagem de manutenção, reforma dos berços 206 e 905, reforma dos acessos ferroviários e operação e manutenção de VTMS e

sistema de sinalização náutica.

Estudos preveem que, com a desestatização, as receitas dos portos quadruplicam durante o período de concessão. O BNDES estima que a receita líquida da Codesa deve saltar de cerca de R\$ 170 milhões no primeiro ano, para R\$ 710 milhões ao final de 35 anos.

Fonte: A Gazeta - ES

Data: 08/12/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EGITO TERÁ ADUANA DIGITAL

Informação: Guia Marítimo (8 de dezembro de 2021)

As aduanas do Egito vão processar documentos de cargas com destino ao país por plataforma blockchain da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira. Com a decisão, o país espera migrar o desembaraço aduaneiro para um processo digital, sem papel, que vai oferecer às mercadorias importadas pelo Egito um sistema de rastreabilidade com padrão de segurança equivalente ao de criptomoedas. O anúncio foi feito na manhã de hoje (7) pelo gerente de inovação e tecnologia da Câmara Árabe, Marcus Bulgarelli, em fala no Global Halal Brazil Business Forum em São Paulo, promovido pela entidade e pela Fambras Halal.



Fabio Risnic/Câmara Árabe

De acordo com ele, as aduanas egípcias vão fazer despacho documental pelo módulo de blockchain Easy Trade, integrado à plataforma Ellos, da Câmara. O módulo já processa documentos de cargas brasileiras com destino à Jordânia. No caso do Egito, o processamento será válido não só para cargas com origem no Brasil, mas para todos os países que

exportam para o país árabe.

“Isso [a adoção do Egito à plataforma] dá uma perspectiva muito grande. Temos a possibilidade de expandir para todos os 57 países islâmicos. A plataforma tem papel importante para garantir a credibilidade das certificações halal e sanitária dentro do processo comercial do Brasil”, afirmou Bulgarelli. No comércio com o mundo islâmico, a certificação halal atesta que alimentos, fármacos e medicamentos foram produzidos com respeito às tradições do islã, por exemplo, o abate no rito islâmico e a ausência de contaminação com álcool e carne suína, ambos proibidos.

Bulgarelli explicou que na plataforma da Câmara Árabe as certificações halal, de sanidade e origem serão confirmadas na blockchain pelas entidades emissoras, com compartilhamento automático para as autoridades dos países de origem e destino. Hoje esse processo é manual, feito em papel, envolve envios por correio, motoboy e até avião ao país de destino, num processo caro, nada sustentável e não livre de atrasos, que ocasionalmente resultam em custos com detenção e demurrage em portos.

O executivo também disse que, em 2022, a Câmara Árabe vai agregar à plataforma Ellos um marketplace de comércio exterior. Ele também sinalizou a possível criação de um sistema de QR Code para dar ao consumidor informações sobre a origem dos alimentos.

“No caso de proteína animal, desde o nascimento do bezerrinho, como se alimentou, como foi seu abate, todo trajeto que fez para chegar até supermercado onde tá comprando aquele produto”,

disse Bulgarelli. No evento, também foi aventada a possível aplicação da blockchain no processo digital de certificação de produtos destinados a mercados islâmicos.

Uma das possibilidades foi, inclusive, utilizar a ferramenta para guardar imagens do abate linkadas com amostras de DNA para comprovar a origem do animal.

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

Data: 08/12/2021

PORTO DE PARANAGUÁ SIMULA VAZAMENTO DE ÓLEO PARA TESTAR CAPACIDADE DE RESPOSTA

Informação: Agência Estadual de Notícias do Paraná (8 de dezembro de 2021)



Porto faz simulação de vazamento de óleo na Baía de Paranaguá para testagem de sua capacidade de resposta – Paranaguá, 08/12/2021

A Portos do Paraná integrou diferentes áreas da empresa, contratadas e órgãos externos em um simulado de atendimento a emergência, no Porto de Paranaguá. O cenário do exercício, nesta terça-feira (7), foi de vazamento de óleo combustível de uma draga, com fauna atingida.

O benefício do exercício, como destaca João Paulo Ribeiro Santana, diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, é testar todas as áreas de atuação e atendimento da empresa. “Isso nos faz estarmos preparados para uma eventual situação em situação real”, diz.

Os protocolos e os fluxos que devem ser seguidos estão estabelecidos nos planos de emergência, nesse caso o plano de emergência individual (PEI). Os equipamentos estão de prontidão, assim como as equipes, 24 horas em localização privilegiada, na faixa primária do Porto de Paranaguá.

Uma das metas da Diretoria de Meio Ambiente é fazer exercícios simulados não só envolvendo o PEI da empresa pública, mas também envolvendo o Plano de Área e as equipes de atendimento individual de cada signatário.

EXERCÍCIO – O exercício desta terça-feira (7) foi feito sob condições adversas: com bastante vento e chuva. Visando simular o atendimento mais próximo possível da realidade a equipe operacional da empresa de prontidão não estava previamente preparada e os tempos de mobilização e resposta dos diversos agentes envolvidos – internos e externos – foram cronometrados.

“A proposta foi utilizar uma hipótese acidental de responsabilidade direta da Portos do Paraná”, disse o gerente de Meio Ambiente, Thales Schwanka Trevisan. “Foi um simulado completo de resposta, testando toda a capacidade de atendimento que temos buscado executá-lo no menor tempo possível, mas dentro do que preconiza a Resolução Conama nº 398/08, referência dessa área”.

Capitania dos Portos habilita colaboradores do Estado na condução de embarcações

<https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Capitania-dos-Portos-habilita-colaboradores-do-Estado-na-conducao-de-embarcacoes>

A atividade analisa os fluxos de comunicação interno e externo, além da capacidade e celeridade de atendimento da empresa de prontidão e atuação de todas as entidades envolvidas em um incidente com vazamento de óleo.



Por volta das 7h20, simulando o óleo, bambolês foram lançados ao mar, próximo ao píer de inflamáveis, na região onde a draga está localizada. Um modelo artificial para representar o animal atingido pelo combustível foi afixado a uma dessas estruturas.

A partir de então, começou todo o fluxo de comunicação previsto no Plano de Emergência Individual (PEI). “Somos acionados, fazemos o acionamento da empresa de prontidão que faz, inicialmente, uma averiguação para constatar se realmente houve um vazamento”, explica Trevisan.

Constatado o vazamento, o plano é efetivamente acionado. Uma pessoa assume o comando e é feito o trabalho de combate ao incidente, que envolve os diferentes setores. “Após o combate do vazamento, fazemos uma reunião pós-simulado para discutirmos, com todos os entes envolvidos, quais foram as falhas e o que podemos fazer para estarmos melhor preparados”, acrescenta o gerente.

Portos do Paraná apresenta projetos de expansão a grupo internacional de investidores

<https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Portos-do-Parana-apresenta-projetos-de-expansao-grupo-internacional-de-investidores>

FLUXO – Como lembra o coordenador de Fiscalização e Controle de Emergências, Rafael Salles Cabreira, comandante do exercício simulado, o primeiro contato a ser feito, em caso de acidente, é com a Guarda Portuária, responsável por todas as demais comunicações internas do Porto. “Qualquer pessoa que avistar, a exemplo do nosso exercício, uma mancha de óleo deve comunicar imediatamente a Guarda Portuária pelo telefone 3420-1305”.

O PEI, como também destaca o coordenador, está disponível na página de Meio Ambiente da Portos do Paraná.

Novos veículos especiais destinados ao Exército chegam ao Porto de Paranaguá

<https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Novos-veiculos-especiais-destinados-ao-Exercito-chegam-ao-Porto-de-Paranagua>

PARTICIPAÇÃO – A ação, prevista no cronograma do Plano de Emergência Individual (PEI) do porto, foi planejada pela Diretoria de Meio Ambiente. Internamente, também envolveu a Guarda Portuária, a Diretoria de Operações e a Gerência de Comunicação da empresa pública durante a execução do simulado.

Ainda participaram do exercício a AlBriggs, empresa contratada para defesa ambiental (responsável pelo Centro de Prontidão Ambiental instalado na faixa primária); e a equipe técnica do convênio técnico, científico, operacional e financeiro com a Universidade Estadual do Paraná (Unespar) e a respectiva Fundação de Apoio ao Desenvolvimento (Funespar) para atendimento à fauna oleada.

Entre os órgãos externos envolvidos no simulado, estavam a Coordenadoria da Defesa Civil do Governo do Estado, Capitania dos Portos, além dos órgãos ambientais federal (Ibama) e estadual (IAT) e da praticagem, que também foram comunicados da ação.

Este foi o primeiro e único simulado de atendimento a emergência ambiental envolvendo vazamento de óleo realizado no ano, devido às restrições impostas pela pandemia.

GALERIA DE IMAGENS

https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/12/img_5840-a-1-768x512.jpg

https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/12/img_5619-a-1-768x512.jpg

https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/12/img_5699-a-768x512.jpg

https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/12/img_5928-a-1024x683.jpg



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/12/whatsapp_image_2021-12-07_at_09.14.561-768x512.jpg

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 08/12/2021



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

“O FUTURO QUE VEM PELA FRENTE É UM FUTURO RICO, BRILHANTE, É O FUTURO QUE O BRASIL MERECE”, DIZ TARCÍSIO DE FREITAS

Em evento promovido pela CNI, ministro destacou a importância dos investimentos do Governo Federal para o desenvolvimento do país

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, destacou nesta terça-feira (7), durante evento promovido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), a importância da indústria para o crescimento econômico do Brasil e de apresentar propostas para a redução do Custo Brasil, com consequente aumento da competitividade do setor produtivo no próximo ano.

Freitas apresentou um panorama sobre os projetos que o Ministério da Infraestrutura vem desenvolvendo no país e seus principais efeitos no aumento da produtividade. “Nós vamos ter um aumento da expressão da participação da cabotagem, com o BR do Mar; da navegação interior, com o BR dos Rios; e o marco das ferrovias que traz as autorizações ferroviárias”,

De acordo com o ministro, o programa Pro Trilhos chegou a 36 requerimentos submetidos interessados em construir e operar nas ferrovias por autorização. Eles somam 11.142 km de novos trilhos, em 14 unidades da Federação, os investimentos privados no programa são projetados em R\$ 150 bilhões.

“Olha o potencial que estava adormecido e que ninguém enxergou. Vamos ver o modo ferroviário dobrando a sua participação na matriz de transporte, além de todo o benefício ambiental. Nós teremos uma redução drástica no Custo Brasil por esse equilíbrio. Então, o futuro que vem pela frente é um futuro rico, é um futuro brilhante, é o futuro que o Brasil merece em função de uma geração que não aceitou ser parte de uma geração perdida. É um futuro de uma geração que está construindo um novo país muito mais business friendly, um país que vai caminhar na direção da sua vocação que é ser grande”, declarou.

Ainda no encontro, o ministro afirmou que está alinhado com as propostas apresentadas pela CNI para o enfrentamento das questões alinhadas ao aumento de produtividade e a ampliação e desenvolvimento da infraestrutura. “O que a gente pode imaginar daqui alguns anos é um Brasil que vai se transformar, em muito pouco tempo, em um grande canteiro de obras, com o que está sendo plantado agora por encarar a infraestrutura como uma questão de estado”, afirmou.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 08/12/2021

INVESTIMENTO FEDERAL GARANTE TERMINAL MODERNO PARA IMPULSIONAR CRUZEIROS MARÍTIMOS EM MACEIÓ (AL)

Primeira embarcação a chegar será a MSC Seaside, que faz uma parada na rota para Santos (SP)

A capital alagoana ganhou mais um equipamento público para incrementar a recepção de turistas brasileiros e internacionais. Com investimento federal de R\$ 5,7 milhões do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, o Porto de Maceió passa a ter um terminal de passageiros

amplo e moderno. A cidade é famosa pela orla de mar azul e água morna, além da culinária e da receptividade do povo do lugar.

Com área total de 1.668,13 m², o espaço conta com mezanino, elevador, espaço de atendimento médico, sistema de climatização, banheiros, sala de apoio, sala de administração, cozinha e área no pavimento térreo para a recepção de turistas.

No empreendimento, as equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) realizaram serviços de demolição, fundação, pavimentação, edificação, instalações hidráulicas e elétricas, paredes e forros, revestimentos, esquadrias, instalações sanitárias e sistemas de combate a incêndio, além da pintura do teto e das instalações da pele de vidro (fachada espelhada do terminal) e do transformador.

Terminais

O primeiro navio a atracar na nova instalação é o MSC Seaside, por volta das 10h, que virá de Salvador (BA) e seguirá para Búzios, no Rio de Janeiro. Considerando parâmetros da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (CLIA Brasil), a passagem da embarcação pela cidade deverá girar cerca de R\$ 2 milhões na economia local.

O Porto de Maceió conta com três terminais, dois deles de cargas, MAC11 e MAC12, que armazenam granéis líquidos derivados de petróleo, com destaque para o diesel, etanol e petróleo cru. Ambos deverão ser leiloados para exploração no próximo ano. Já o MAC13, recentemente, foi arrendado à iniciativa privada.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 08/12/2021

ASSINATURA DO LEILÃO DA TELEFONIA VAI GARANTIR SINAL 4G EM 36 MIL QUILOMETROS DE RODOVIAS BRASILEIRAS

Empresa vencedora vai investir R\$ 3,5 bilhões em tecnologia para atender as cidades brasileiras e 625 localidades



Ministro Tarcísio Freitas participou da cerimônia de assinatura dos contratos - Crédito: Cléverson Oliveira/MCom

Uma demanda antiga dos usuários de rodovias federais começou a ser atendida nesta terça-feira (7). O Governo Federal, por meio do Ministério das Comunicações, assinou os contratos com as



10 empresas vencedoras das faixas do leilão do 5G, ocorrido no mês passado, para exploração do uso de radiofrequências.

Com a assinatura dos termos, a empresa Winity II pode dar início à aplicação dos R\$ 3,5 bilhões de investimentos em tecnologia 4G, que estão previstos para serem usados em 36 mil quilômetros de rodovias federais e em 625 localidades. Devem ser priorizadas as BR-163, BR-364, BR-242, BR-135, BR-101 e BR-116.

“O leilão do 5G foi o dia mais importante para o futuro das telecomunicações do Brasil. Em trabalho em parceria com o Ministério das Comunicações, elencamos rodovias importantes para a nossa logística serem contempladas com o sinal de 4G”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, que acompanhou a cerimônia de assinatura no Palácio do Planalto.

Pesquisa

Os trechos das BRs que receberão o 4G foram escolhidos a partir de um cruzamento de dados de disponibilidade de sinal nas estradas com o apontamento de usuários feitos na pesquisa Fala Cidadão, do MInfra.

Além de sinal de internet, também haverá ampliação do sinal de telefonia celular, mais uma carência de infraestrutura de telecomunicações apontada por usuários da infraestrutura de transportes rodoviários. Alguns aeroportos também serão beneficiados com a implantação da rede de internet.

Inovação

Em abril, entrou em vigor o Programa de Modernização de Rodovias Federais, o inov@BR, que tem como objetivo modernizar as principais rodovias federais com foco em segurança viária, fluidez e tecnologia.

Com o programa, será possível promover mais segurança e eficiência logística pelos investimentos realizados em novas sinalizações, em monitoramento das vias, na conectividade, na implantação do free flow, além de aprimorar a pesagem veicular e a integração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 08/12/2021

PLANO DE INVESTIMENTOS PARA AEROPORTOS DO BLOCO SUL SERÁ APRESENTADO EM SEIS MESES

Em audiência no Senado Federal, secretário Nacional de Aviação Civil disse que transição entre Infraero e consórcio vencedor segue até março de 2022

Após investimentos em melhorias na infraestrutura e na capacidade operacional dos nove aeroportos que formaram o Bloco Sul na 6ª rodada de concessões aeroportuárias, a CCR Aeroportos vai apresentar em seis meses o plano para os aportes financeiros de longo com base nos estudos preliminares da concessão, informaram nesta terça-feira (7) os representantes do Governo Federal em audiência na Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal

“A transição vai até 31 de março de 2022, o cronograma está absolutamente em dia”, afirmou o secretário Nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann. Além de colocar cada aeroporto de acordo com as normas internacionais de segurança e operação do setor aéreo, o detalhamento deve contemplar obras necessárias para o aumento da capacidade operacional e da movimentação de passageiros. São melhorias em terminais de passageiros, ampliação das posições de aeronaves no pátio e das pontes de embarque, entre outros itens.



Também foi discutida na audiência a situação do Aeroporto de Navegantes (SC), que fez parte da sexta rodada de concessões de aeroportos. “A segunda pista do aeroporto de Navegantes não foi suprimida da concessão, que tem 30 anos de vigência. Ela continua prevista, mas não é obrigatória na primeira fase de execução. Vamos monitorar conjuntamente e assim que o investimento se justificar, por aumento de demanda, essa pista poderá ser feita”, explicou o secretário de Aviação Civil.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 08/12/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CONGRESSO CONVOCA SESSÃO PARA PROMULGAÇÃO FATIADA DA PEC DOS PRECATÓRIOS ÀS 15H30

BRASÍLIA (Reuters) – O Congresso Nacional convocou oficialmente sessão conjunta para a tarde desta quarta-feira para a promulgação dos trechos da PEC dos Precatórios em que houve consenso entre Câmara e Senado, o chamado “fatiamento” da medida.

A decisão por promulgar partes da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) foi tomada a partir de um acordo fechado entre a maioria dos líderes parlamentares, que envolve ainda a votação dos trechos remanescentes na próxima semana tanto na Câmara quanto no Senado.

Na véspera, os presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), já adiantaram que seria possível a promulgação do dispositivo que muda o prazo de correção do teto de gastos pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Esse e outros trechos já garantiriam a abertura de um espaço fiscal de aproximadamente 60 bilhões de reais para o pagamento do Auxílio Brasil, novo programa social do governo em substituição ao Bolsa Família, explicaram os dois parlamentares.

A definição expressa de que esse auxílio de 400 reais terá caráter permanente, no entanto, ainda não poderá ser promulgada e ficará para essas votações pendentes, uma vez que essa mudança foi inserida na discussão da PEC no Senado e ainda não foi analisada pela Câmara.

Pelas regras regimentais e constitucionais, só pode ser promulgado o texto em que há concordância das duas Casas.

A sessão para a promulgação fatiada da PEC nesta quarta está convocada para as 15h30.

(Reportagem de Maria Carolina Marcello; Edição de Eduardo Simões)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 08/12/2021

ANAC PUBLICA DECISÃO SOBRE CONTRATO DE CONCESSÃO DO AEROPORTO DE GUARULHOS

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) publicou, na edição do Diário Oficial da União desta quarta-feira, 8, a decisão da diretoria colegiada que aprovou a revisão extraordinária do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Conforme o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) noticiou em 2 de dezembro, a revisão ocorre em razão dos impactos econômicos decorrentes da pandemia de covid-19 em 2021, com o objetivo de recompor o equilíbrio econômico-financeiro.

O valor reconhecido pela Anac como referente ao desequilíbrio verificado em 2021 corresponde a R\$ 799,675 milhões.

Segundo a decisão, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato será realizada, após a anuência do Ministério da Infraestrutura, por meio da revisão da contribuição fixa devida pela concessionária em 2021.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 08/12/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

TCU RETIRA DA PAUTA ANÁLISE DE PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Por Reuters

Nessa primeira etapa, o TCU irá avaliar o bônus de outorga que a estatal elétrica precisará pagar pela renovação dos contratos de usinas hidrelétricas

O Tribunal de Contas da União retirou da pauta do plenário desta quarta-feira a primeira análise referente ao processo de privatização da Eletrobras (ELEt3), segundo documento atualizado e disponibilizado no site do tribunal.

Nessa primeira etapa, o TCU irá avaliar o bônus de outorga que a estatal elétrica precisará pagar pela renovação dos contratos de usinas hidrelétricas.

Segundo cronograma da própria estatal, a oferta de “follow-on” está prevista para ocorrer até maio de 2022, mas o processo precisa passar por algumas análises até lá.

Fonte: MoneyTimes

Data: 08/12/2021

RECEITA COM EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DESPENCARÁ EM 2022, IMPACTA VENDAS DO PAÍS, DIZ AEB

Por Reuters



Os preços mais baixos da commodity mineral permitirão ainda que soja novamente ocupe a liderança do ranking de produtos exportados em 2022 (Imagem: Reuters/David Gray)

O minério de ferro deverá terminar o ano como o principal produto da pauta de exportação do Brasil, mas as projeções para 2022 são de uma queda de 33,7% ante 2021, para 29,75 bilhões de dólares, em meio a preços mais baixos da commodity mineral,

previu nesta quarta-feira a Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

O recuo do faturamento com os embarques de minério de ferro deverá colaborar com uma queda de 4,7% no total das exportações do Brasil, que somarão 262,38 bilhões de dólares, considerando todos os produtos, segundo a associação, que também vê menor receita com as vendas de petróleo.

Os preços mais baixos da commodity mineral permitirão ainda que soja novamente ocupe a liderança do ranking de produtos exportados em 2022 no caso da oleaginosa, a expectativa é de maiores volumes e cotações.



Em 2021, após seis anos liderando, a soja ficará em segundo lugar na lista de produtos embarcados pelo Brasil, com 38 bilhões de dólares, enquanto a receita com as vendas externas de minério de ferro saltará para quase 45 bilhões de dólares neste ano, ficando acima de uma projeção anterior divulgada em maio.

Para 2022, com a expectativa de safra recorde e demanda firme, as exportações de soja do Brasil maior produtor e exportador global da commodity aumentarão a 45 bilhões de dólares.

Além de maiores volumes, a soja contará também com alta de 11,8% no preço, para 500 dólares por tonelada, enquanto as cotações do minério de ferro estão projetadas em média a 85 dólares por tonelada, ante 129 dólares em 2021, queda de 34%.

Já o faturamento com os embarques de petróleo em 2022 foram estimados em 23,4 bilhões de dólares, versus 29,15 bilhões em 2021.

Apesar de uma redução no valor exportado do minério de ferro esperada para 2022, os dados ilustram como as exportações do Brasil continuam fortemente dependentes das commodities.

Soja, minério de ferro e petróleo vão responder por 37,5% das exportações em 2022, versus 40,7% em 2021.

“Todos os 15 principais produtos exportados pelo Brasil são commodities”, destacou o presidente-executivo da AEB, José Augusto de Castro.

Também se destacam na lista as exportações de açúcar, com cerca de 9,2 bilhões de dólares em 2022 (-2,7% ante 2021), carne bovina, com 7,68 bilhões de dólares (-1,5%), farelo de soja (7,5 bilhões de dólares, -4%), óleos combustíveis de petróleo (6 bilhões de dólares, -16,2%), carnes de aves (7,14 bilhões de dólares, +4,1%).

Fonte: MoneyTimes

Data: 08/12/2021

GERAÇÃO DE ENERGIA A PARTIR DO LIXO PODE AVANÇAR ALÉM DO MERCADO REGULADO, DIZ ANEEL

Por Reuters

Hoje, existem 31 projetos de recuperação energética de resíduos outorgados pela Aneel, que somam 220 megawatts (MW) de potência

A geração de energia elétrica a partir de resíduos sólidos urbanos pode ganhar impulso além dos leilões regulados, em negócios envolvendo usinas híbridas com outras fontes e contratação direta pelas distribuidoras, disse nesta quarta-feira o diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval Feitosa.

Em seminário para discutir alternativas para a fonte, Feitosa disse que a Aneel enxerga “janelas regulatórias” que poderão viabilizar mais usinas de geração a partir do lixo no futuro.

Hoje, existem 31 projetos de recuperação energética de resíduos outorgados pela Aneel, que somam 220 megawatts (MW) de potência.

Embora várias iniciativas já viessem sendo estudadas nos últimos anos, o principal marco para a fonte foi o leilão de energia nova A-5 realizado em setembro deste ano, que contratou uma usina da Orizon Valorização de Resíduos.

Localizado em Barueri (SP), o empreendimento vendeu 12 MW no certame, ou 75% de sua capacidade total, e receberá investimentos de cerca de R\$ 500 milhões.

Segundo o diretor da Aneel, já há outras formas de monetizar a geração a partir dos resíduos. Como exemplo, citou a modalidade de geração distribuída, mais conhecida por ter impulsionado a fonte solar no país.

Também podem ser oportunidades as usinas híbridas, que ganharam regulamentação pela Aneel há duas semanas, e a contratação direta pelas distribuidoras de energia, disse Feitosa.

Em relação ao último caso, a Aneel deverá concluir a regulação na última reunião de diretoria deste ano, acrescentou.

Despachável e limpa, a fonte é vista como uma alternativa para avançar na agenda ambiental, acelerando o fim dos lixões e reduzindo emissões de gases estufa, e para diversificar a matriz elétrica, possibilitando ainda uma redução de perdas de energia e a otimização dos sistemas de distribuição e transmissão.



Segundo o diretor da Aneel, já há outras formas de monetizar a geração a partir dos resíduos. Como exemplo, citou a modalidade de geração distribuída, mais conhecida por ter impulsionado a fonte solar no país (Imagem: Facebook/Aneel)

Também presente no seminário, o secretário de planejamento do Ministério de Minas e Energia, Paulo Cesar Domingues, afirmou que o governo continuará incentivando a fonte e habilitando-a nos leilões do mercado regulado.

A pasta também trabalhará na sustentabilidade econômico-financeira dos projetos, de forma que os custos dos empreendimentos, ainda mais altos do que outras fontes, não sejam totalmente alocados nos consumidores.

Ainda de acordo com o secretário, o MME incentivará outras tecnologias inovadoras, como hidrogênio verde e eólicas offshore. Ele reiterou a previsão de publicação de um decreto para permitir as eólicas no mar até o fim deste ano.

Fonte: MoneyTimes

Data: 08/12/2021



AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS - DF

PEC DOS PRECATÓRIOS ABRE ESPAÇO DE R\$ 65 BILHÕES NO ORÇAMENTO DE 2022



O espaço fiscal de R\$ 43,56 bilhões somente terá validade se a Câmara dos Deputados aprovar as modificações do Senado (Imagem: Ag. Câmara/ Antônio Augusto)

Nota informativa da Consultoria de Orçamento da Câmara dos Deputados estima que a PEC dos Precatórios (Proposta de Emenda à Constituição 23/21) vai abrir o espaço fiscal de



R\$ 108,4 bilhões no Orçamento de 2022.

No entanto, somente R\$ 64,9 bilhões desses recursos estarão garantidos com a promulgação do texto comum aprovado pela Câmara dos Deputados e pelo Senado. A promulgação está marcada para esta quarta-feira (8).

O espaço aberto pela PEC dos Precatórios para gastos é distribuído da seguinte forma:

- R\$ 39,485 bilhões serão abertos com o limite de pagamento para precatórios. Esses recursos poderão ser utilizados em despesas vinculadas à seguridade social, incluindo o programa de transferência de renda Auxílio Brasil.
- R\$ 4,08 bilhões serão abertos com os precatórios parcelados fora do limite. Esses recursos não têm nenhuma restrição de uso na forma do substitutivo do Senado.
- R\$ 64,9 bilhões serão abertos com a mudança da fórmula de cálculo da atualização dos limites do teto de gastos. Esse dinheiro somente poderá ser usado nas despesas de saúde, previdência e assistência social, que também inclui o programa de renda.

O espaço fiscal de R\$ 43,56 bilhões somente terá validade se a Câmara dos Deputados aprovar as modificações do Senado.

A nota alerta para o risco de esses recursos não serem incluídos a tempo na lei orçamentária de 2022, uma vez que os precatórios expedidos constam no projeto de lei e por mandamento constitucional devem ser incluídos no Orçamento, a não ser que haja a promulgação integral da PEC 23/2021.

Pagamentos

A nota informativa estima que, com as novas regras da PEC, o volume de precatórios não pagos chegará a R\$ 121,3 bilhões em 2026, já corrigidos pela taxa Selic.

O limite de pagamento para precatórios é estimado em R\$ 40,38 bilhões para 2022, o qual se aplica somente aos precatórios e RPVs.

Dentro desse limite, terão prioridade no pagamento as despesas com as requisições de pequeno valor, estimadas em R\$ 19,89 bilhões para o mesmo exercício. Com isso, sobrarão R\$ 20,49 bilhões para pagar os outros precatórios.

Não fazem parte deste cálculo os precatórios do antigo Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério (Fundef), que serão parcelados e pagos fora do teto de gastos e do limite dos precatórios.

A estimativa é que sejam pagos R\$ 7,04 bilhões em precatórios do Fundef em 2022. Os precatórios do Fundef constantes no projeto de lei orçamentária para o ano que vem chegam a R\$ 17,6 bilhões, mas a PEC estabelece uma regra de pagamento de 40% no exercício.

Dos precatórios do Fundef que serão pagos no ano que vem, R\$ 1,397 bilhão beneficiará municípios. O parcelamento vai atingir os R\$ 16,18 bilhões dos precatórios do Fundef devidos a quatro estados: Bahia (R\$ 9 bilhões), Pernambuco (R\$ 4,1 bilhões), Ceará (R\$ 2,8 bilhões) e Amazonas (R\$ 227 milhões).

Confira a seguir os principais pontos do texto alterado pelo Senado e encaminhado à Câmara:

Limite de precatórios

No texto aprovado pela Câmara dos Deputados, o limite correspondia à expedição, tendo sido alterado para pagamento no texto aprovado no Senado. As expedições de precatórios não se sujeitarão ao limite e sim à inclusão na proposta orçamentária.



Direito social à renda básica familiar

Estabelece como direito social aos brasileiros em situação de vulnerabilidade social uma renda básica familiar, cujas normas e requisitos de acesso serão determinados em lei, observada a legislação fiscal e orçamentária.

Também há um novo objetivo constitucional para a assistência social relacionado à redução da vulnerabilidade socioeconômica de famílias em situação de pobreza ou extrema pobreza.

Prazo para apresentação de precatórios

A inclusão no orçamento de verba necessária ao pagamento de seus débitos, oriundos de sentenças transitadas em julgado, tem o prazo de apresentação alterado de 1º de julho para até 2 de abril, antes do envio da lei de diretrizes orçamentárias.

Por causa desta postergação, o texto cria uma regra de transição para cálculo da margem fiscal de 2022 e dos anos seguintes.

Postergação do pagamento de precatórios

Permite correção de omissão de despesa obrigatória. Com isso, podem ser admitidas emendas relativas às despesas obrigatórias do projeto de lei orçamentária com a finalidade de incorporar o impacto da variação dos parâmetros ou de atos legais supervenientes ao envio do projeto de lei orçamentária pelo Poder Executivo.

Prazo de pagamento

O prazo de vigência do limite de pagamento de precatórios foi reduzido de 2036 para 2026.

Ordem de pagamentos

O Senado inseriu uma nova ordem de prioridades para pagamento de precatórios: (1) requisições de pequeno valor; (2) precatórios de natureza alimentícia para idosos, doentes e deficientes até o valor equivalente ao triplo do montante fixado RPV, de 60 salários mínimos na União; (3) demais precatórios de natureza alimentícia até o valor equivalente ao triplo do montante fixado para RPV; (4) demais precatórios de natureza alimentícia; (5) outros precatórios.

Auxílio Brasil

Dispensa em 2022 o cumprimento de regra fiscal (compensação permanente) especificamente para o aumento de despesa do "Auxílio Brasil" e estabelece prazo até o fim de 2022 para lei que disciplina do programa de renda básica.

Covid-19

A ampliação do limite de gastos em 2021, em R\$ 15 bilhões, será vinculada às despesas de vacinação contra a covid-19, programa de transferência de renda, ou relacionadas a ações emergenciais e temporárias de caráter socioeconômico.

Fundef

Mantém o parcelamento do Fundef em três parcelas, cria cronograma de pagamento durante o exercício e os exclui dos limites do teto de gastos e do teto de pagamento dos precatórios.

As receitas dos precatórios do Fundef são vinculadas a sua finalidade original.

Comissão mista

O Congresso deve criar comissão mista de análise dos fatos geradores de precatórios contra à União, com estabelecimento de critério de análise e de participação e encaminhamentos a órgãos e Poderes.

Securitização da dívida ativa

Suprime dispositivos que tratavam da securitização da dívida ativa.

A nota técnica da Consultoria de Orçamento foi solicitada pelo relator-geral do Orçamento, deputado Hugo Leal (PSD-RJ).

Fonte: Agência Câmara de Notícias - DF

Data: 08/12/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO PREPARA MP DA DESVERTICALIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS

Objetivo da MP da Desverticalização é promover a “concorrência no mercado de combustíveis”, diz minuta

Por epr - 8 de dezembro de 2021 - Em Combustíveis, Política energética



Terminal de combustíveis do Porto de Santos (Transpetro)

O governo federal trabalha em uma nova medida provisória para o mercado de combustíveis, para colocar na legislação regras para livre acesso aos terminais aquaviários e dutos de transporte de petróleo, derivados e biocombustíveis.

O texto vem sendo chamado internamente de MP da

Desverticalização.

O assunto é discutido na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP) há anos. Este mês, a agência aprovou uma nova proposta de revisão da portaria 251/2000. A nova audiência pública vai ocorrer no primeiro trimestre de 2022.

A MP da Desverticalização é uma iniciativa do Ministério da Economia. A própria ANP participa da elaboração da nova medida provisória, junto com o Ministério de Minas e Energia (MME)

Em geral, a ideia é incluir na legislação a garantia de acesso à terceiros em dutos e terminais marítimos de movimentação de petróleo, derivados e biocombustíveis.

A íntegra da minuta e bastidores da articulação em torno da MP da Desverticalização foi enviada na quarta (7) para os leitores do político epbr, serviço exclusivo de cobertura de política energética para empresas do setor.

Objetivo é promover a “concorrência no mercado de combustíveis”.

A minuta estipula que as empresas e consócios deverão “disponibilizar a capacidade das instalações de que trata o caput [terminais e dutos] e os respectivos serviços operacionais para contratação por qualquer interessado, de forma não discriminatória e transparente, em contratos padronizados”.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 08/12/2021

EMISSÃO DE CBios SUPERA EM 13,7% A META DE 2021

Volume de CBios emitidos totalizou 28,33 milhões de títulos; créditos atingiram máxima anual de R\$ 49,13 em novembro

Por epbr - 8 de dezembro de 2021 - Em Biocombustíveis, Mercado, Política energética, Transição energética



Usina de biodiesel em Porto Real/RJ, Médio Paraíba fluminense (foto: Petrobras)

No acumulado de 2021 até a segunda quinzena de novembro, o volume de emissão de créditos de descarbonização do RenovaBio (CBios) alcançou 28,33 milhões de títulos, superando em 13,7% a meta estabelecida para as distribuidoras em 2021, segundo relatório do Itaú BBA.

Desse total, 17,7 milhões foram aposentados. A maior parte, 10,5 milhões de títulos, foi aposentada

na segunda quinzena de novembro.

Já o número de CBios disponíveis no último dia de novembro era de 14,5 milhões de títulos — 58% estão nas distribuidoras, 40% nas produtoras e 2% com partes não obrigadas.

Ainda de acordo com o levantamento do Itaú BBA, o volume de CBios negociado na 2ª quinzena de novembro foi de 2,56 milhões de títulos, uma redução de 7,6% frente à primeira quinzena.

O preço médio das negociações no período registrou máxima anual de R\$ 49,13 por título, superando em 35% o preço médio de 2021 até então, de R\$ 36,53.

Para 2022, a meta atual definida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) é de 36 milhões de títulos, devendo chegar a 90,7 milhões de CBios em 2030. Esses valores são revisados anualmente.

O que são os créditos de descarbonização do RenovaBio?

Os CBios são a parte material da Política Nacional de Biocombustíveis — Renovabio, criada por lei em 2017 e regulamentada em 2019.

O RenovaBio define metas de descarbonização para distribuidores de combustíveis líquidos derivados de petróleo, e busca incentivar a produção de biocombustíveis, como etanol e biodiesel.

Para cumprir suas metas, distribuidoras de combustíveis precisam adquirir CBios que, por sua vez, são gerados pelos produtores de biocombustíveis certificados para emissão.

Cada CBio equivale a 1 tonelada de CO₂ que deixou de ser emitida na produção de biocombustíveis.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 08/12/2021

PETROBRAS E DESCARBONIZAÇÃO, POR VIVIANA COELHO

Gerente Executiva de Mudança Climática apresenta resultados da Petrobras na última década
Por epbr - 8 de dezembro de 2021 - Em Agendas da COP26, Biocombustíveis, Clima, Combustíveis, Meio ambiente, Opinião, Petróleo e gás, Política energética, Transição energética



Navio-plataforma FPSO Carioca no campo de Sépia, no pré-sal da Bacia de Santos. Mais nova plataforma a entrar em operação

Quase 30 anos após a emblemática Rio 92, onde foram assinadas as Convenções do Clima e da Biodiversidade, 196 países se reuniram em Glasgow, na COP 26, em busca de caminhos para a descarbonização da sociedade, ou seja, a redução das emissões de gases de efeito estufa.

A Petrobras teve a oportunidade de apresentar seus resultados da última década:

- Queda de 30% da emissão absoluta entre 2014 e 2020;
- Mais eficiência em carbono: nossa emissão de gases de efeito estufa por barril produzido caiu praticamente à metade desde 2009;
- Redução à metade das emissões de metano nos últimos 10 anos;
- Um dos maiores programas de reinjeção de CO₂ do mundo;
- Projetos voluntários de conservação e reflorestamento com impacto em mais de 35 milhões de hectares de ecossistemas nativos, com ganhos em carbono, biodiversidade, água e desenvolvimento social e econômico.

São resultados que demonstram a importante trajetória de descarbonização da Petrobras na última década e evidenciam que o petróleo produzido nos campos do pré-sal (notadamente Tupi e Búzios) esteja entre os mais descarbonizados do mundo.

Alcançamos ganhos de eficiência, iniciados já em 2009, cujo efeito deve ser avaliado pela contribuição acumulada que se sentirá até 2050.

No Plano Estratégico 2022-2026, recém-lançado, a Petrobras reiterou seu compromisso com a descarbonização e sua ambição de atingir a neutralidade das suas emissões operacionais.

O plano reforça o posicionamento da companhia de se manter entre as líderes em petróleo descarbonizado do mundo.

O modelo estratégico adotado mantém-se ancorado na premissa de produzir petróleo e gás compatível com cenários de descarbonização acelerada da sociedade, adotando o conceito da dupla resiliência: econômica, viável em cenários de baixos preços de petróleo, e ambiental, com baixo carbono.

O investimento para descarbonização no quinquênio será de US\$ 2,8 bilhões.

Dentre as novidades, está a criação de um programa corporativo e de um fundo interno de descarbonização para acelerar sua trajetória rumo à neutralidade de emissões.



Com a dívida agora equacionada, a empresa também mostra abertura para amadurecer oportunidades de negócio em mercados emergentes de baixo carbono e prevê investimentos em escala comercial para biocombustíveis avançados, como diesel renovável e bioquerosene de aviação, além de uma governança específica para avaliação de oportunidades de diversificação dos negócios.

Nesse contexto, faço algumas reflexões sobre o papel do petróleo eficiente em carbono da Petrobras no cenário pós-COP 26, em que vários países se comprometeram a reduzir drasticamente suas emissões, inclusive o Brasil.

- A sociedade global detém hoje trilhões de dólares em infraestrutura de mobilidade adaptada a combustíveis líquidos, tais como carros, ônibus e caminhões, que em grande parte são de propriedade de cidadãos individuais (pessoas físicas).
- Para a transição da mobilidade podem ser explorados dois caminhos:
 - a) um esforço de transformação dessa infraestrutura, com investimentos em modais de transporte e veículos mais eficientes e com menos emissões;
 - b) aceitar um custo significativamente maior da energia, adotando outros combustíveis nos veículos existentes. Isso porque qualquer outro combustível líquido tem hoje custo de produção maior que o dos derivados do petróleo.
- Energia é um item representativo no custo das nações, em média 10% do PIB. Adotar combustíveis com custo de produção mais elevado requer comprometer os preços ao consumidor ou reduzir de forma relevante a arrecadação das nações para manter preços acessíveis.
- Essa necessidade de maciça alteração da infraestrutura e o alto custo dos substitutos dos derivados de petróleo explicam por que, mesmo nos cenários de transição energética mais acelerada, o petróleo se manterá na matriz energética por décadas, ainda que com participação decrescente.

Considerando que o petróleo não irá desaparecer instantaneamente, torna-se relevante diferenciar a qualidade dos petróleos disponíveis.

Se todo o petróleo consumido no mundo fosse produzido com a eficiência em emissão de carbono do petróleo de Tupi, a cada ano o mundo reduziria o equivalente a toda a emissão brasileira anual. Portanto, é de interesse da sociedade que seja produzido o melhor petróleo, com o menor custo e a menor emissão.

Devemos lembrar que o petróleo é um produto fortemente taxado. No Brasil, país produtor, mais de 70% do valor final do produto são revertidos em receita pública, na forma de impostos, bônus, royalties e, no caso de empresas com participação estatal, dividendos.

Portanto, a produção de petróleo de baixo carbono no Brasil é aliada da aceleração da descarbonização do país, na medida em que gera divisas relevantes para a transformação da infraestrutura de transporte. É um petróleo que pode ser exportado aos mais exigentes mercados do mundo, ajudando a financiar a nossa própria transição energética.

Quando analisamos a situação específica do Brasil, constatamos que o país aplica incentivos relevantes para renováveis e está duas ou três décadas à frente do mundo na descarbonização da energia.

Por outro lado, o Brasil conta com uma infraestrutura logística assentada no modal fortemente rodoviário e grandes distâncias e, por isso, o impacto econômico da substituição por combustíveis mais caros é ainda mais representativo para os brasileiros. Temos uma das economias que mais requerem combustível no mundo e, portanto, mais sensíveis ao seu custo.



A continuidade da transição da mobilidade requer investimentos em infraestrutura, para que possamos aumentar nossa eficiência e reduzir nossos custos com energia.

Nesse contexto, não se trata de se planejar considerando a indefinida permanência do petróleo. A transição energética é absolutamente inexorável. Mas precisamos de pragmatismo para priorizar as ações na ordem de benefício para a sociedade.

A melhor e mais justa descarbonização deve ser feita com o obstinado objetivo de reduzir o custo da energia no longo prazo – um elemento fundamental da competitividade e do bem-estar social.

Viviana Coelho é Gerente Executiva de Mudança Climática da Petrobras

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 08/12/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO ESTUDA LIMITAR CRESCIMENTO DO SANTOS DUMONT E CONSTRUIR METRÔ ATÉ A ILHA DO GOVERNADOR PARA 'SALVAR' GALEÃO

Propostas estão em análise para concessão do terminal no centro do Rio. Autoridades temem esvaziamento ainda maior do aeroporto internacional

Por Geralda Doca e Giovanni Mourão

BRASÍLIA – O governo trabalha em duas frentes para vencer resistências do governo do Rio à privatização do Santos Dumont. Autoridades locais temem um esvaziamento do Galeão (Tom Jobim), que pode perder ainda mais voos internacionais e isolar a cidade, com um eventual crescimento do terminal central da capital.

Uma das opções é limitar o crescimento do Santos Dumont para dar tempo de recuperação do aeroporto internacional. A outra é usar os recursos das outorgas dos terminais para a construção de um metrô ligando os dois aeroportos, projeto de R\$ 5,5 bilhões.

Segundo técnicos que estão participando das discussões, serão feitos ajustes no edital de concessão do Santos Dumont que, na prática, vão permitir ao Galeão mais tempo para recuperar o volume de passageiros.

O aeroporto internacional da cidade, privatizado em 2013, nunca atingiu o número de passageiros previsto na concessão e viu voos internacionais migrarem para Guarulhos (SP).

Mais prazo para obras

Uma das demandas das autoridades do Rio é somente liberar o crescimento do Santos Dumont, inclusive para rotas internacionais, quando a cidade atingir patamares mínimos de passageiros. Assim, acreditam, haveria condições de os dois terminais terem operações sustentáveis economicamente.

Aviação: Custo alto, recessão e variante Ômicron limitam retomada da aviação e queda nas tarifas

Para dar um fôlego ao Galeão, serão feitos também ajustes operacionais no Santos Dumont: o prazo para que o operador do terminal execute a obra que permitirá a obtenção de certificação internacional para ampliar os voos vai subir de três para cinco anos.



Durante esse período, Santos Dumont continuará com os atuais 23 movimentos por hora (pouso e decolagem), podendo receber apenas aeronaves com capacidade para até 180 passageiros – o que resultará na manutenção de nove milhões por ano, segundo fontes do governo.

A partir da certificação, será possível realizar 30 movimentos por hora e a expectativa é que o volume de usuários por ano suba para cerca de 13 milhões de passageiros.

Edital é inaceitável, diz Paes

Questionado sobre o projeto, o prefeito do Rio, Eduardo Paes, voltou a afirmar que uma concessão sem limitar a operação do Santos Dumont vai inviabilizar o Galeão.

— Ou (o edital) cria restrições ao Santos Dumont ou nós vamos inviabilizar o Galeão, porque o Galeão é de conexão — disse Paes.

Ele disse ter recebido números sobre voos, incluindo decisão da Anac desta semana sobre a renovação dos slots (permissão de pousos e decolagens) no Santos Dumont.

— Inviabiliza o Galeão. Eu acho muito boa a história do Metrô. Se puder fazer, se o governo federal voltar a financiar grandes investimentos no Brasil, é ótimo. Mas o que precisa é de uma redução de escopo do Santos Dumont — afirma o prefeito, acrescentando:

— A maneira como está colocado o edital de concessão é para destruir o Rio de Janeiro. É inaceitável.

Ele aproveitou a ocasião para fazer uma provocação ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, que é quem comanda os processos de concessões em infraestrutura no país.

— Respeito muito o ministro da infraestrutura, mas eu estou preocupado. Ele vai sair governador de São Paulo agora. Espero que já não seja uma campanha destruindo o Rio de Janeiro.

Renato Sucupira, presidente da BF Capital, consultoria no mercado de infraestrutura, avalia que limitar as operações no Santos Dumont reduziria a atratividade do leilão do aeroporto.

— Limitar os voos no Santos Dumont atrapalha para o setor privado. Já a opção de botar dinheiro da outorga para construir o metrô é ótima. É uma medida nova (de direcionar o dinheiro para o estado), nunca usada em outros leilões, e inteligente. O recurso seria aplicado em melhoria para o Rio — pondera ele.

Quer viver, trabalhar e empreender em Portugal? Confira os incentivos para fazer isso no interior do país

O esvaziamento do Galeão, argumenta Sucupira, vem do esvaziamento econômico do Estado do Rio, entre outros fatores:

— O Santos Dumont sempre existiu e não destruiu o Galeão. Mas caiu o internacional no Galeão porque o turista passou a ter medo de passar pela Linha Vermelha, pela Linha Amarela. E as companhias aéreas migraram para São Paulo, criando hubs (centros de distribuição de voos) onde o ICMS era mais baixo. Só que isso reduz ainda mais o turismo no Rio — admite o especialista.

Sobre o traçado ideal de uma linha de metrô para conectar o Centro do Rio com a Ilha do Governador, ele diz que dependerá da solução técnica escolhida para o projeto.

— Hoje, tem muita tecnologia para dar uma solução extremamente atrativa (a essa linha de metrô). O importante é carimbar o recurso para isso, o que faz toda a diferença — afirma.



Mudanças também em Congonhas

A ampliação no prazo para a execução da obra necessária para a obtenção de certificação internacional também será adotada em Congonhas, que tem previsão de ser concedido juntamente com o Santos Dumont.

O terminal paulista opera hoje com até 33 movimentos por hora e recebe 22 milhões de passageiros por ano.

A partir da conclusão da obra, o número de movimentos por hora chegará a 44 e o volume de passageiros por ano alcançará 30 milhões, segundo estimativas do governo.

Segundo a última versão do edital, o Santos Dumont será leiloado em blocos de terminais com lance mínimo de R\$ 355 milhões.

O investimento total está estimado em R\$ 2,3 bilhões, sendo R\$ 1,3 bilhão só no Santos Dumont, em razão da necessidade realizar obras para corrigir inadequações e obtenção da certificação internacional.

Além disso, uma outra sugestão analisada pelo governo é definir que parte dos recursos a serem pagos pelos concessionários dos dois aeroportos à União a título de outorga poderão ser aplicados na construção de um metrô para ligar a área central do Rio à Ilha do Governador.

Leilão em abril de 2022

A ideia é que o BNDES esteja à frente do projeto, considerado fundamental para melhorar o acesso dos passageiros ao Galeão. O Estado tem um pré-projeto que prevê a construção de um metrô de superfície, um investimento estimado em R\$ 5,5 bilhões.

A expectativa é que a diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprove, na próxima semana, o edital de licitação da 7ª e última rodada de concessão do setor aeroportuário, que inclui Santos Dumont, Congonhas, Belém e pequenos terminais.

Os documentos serão enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU), que dará a palavra final.

O governo quer prazo de 70 dias entre o aval da Corte e a realização do leilão – que deve ocorrer entre abril e maio de 2022.

Até lá, o governo pretende fechar com a equipe econômica um mecanismo que permita usar parte dos recursos das outorgas na obra de mobilidade do Rio.

Demissão voluntária

O bloco liderado por Congonhas tem lance mínimo de R\$ 487 milhões e investimento total de R\$ 5,3 bilhões. Do montante, R\$ 3,5 bilhões serão exigidos na obra de certificação do terminal paulista. Belém terá lance mínimo de R\$ 55 milhões e investimento total de R\$ 870 milhões.

Além desses números, o edital prevê que os concessionários pagarão à Infraero R\$ 1,9 bilhão para custear a demissão voluntária de servidores.

Segundo técnicos do governo, dez grandes investidores, entre os que operam no Brasil e novos demonstraram interesse em participar da disputa, inclusive o concessionário do Galeão. A expectativa é de ágios elevados, disse uma fonte a par das discussões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/12/2021

EM REVÉS PARA O GOVERNO, TCU ADIA ANÁLISE DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Ministro relator não entregou voto a colegas; processo volta para a pauta na próxima semana
Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — Em um revés para o governo federal, o Tribunal de Contas da União (TCU) adiou a análise da privatização da Eletrobras, processo que estava pautado para esta quarta-feira. O assunto foi retirado da pauta pelo relator, ministro Aroldo Cedraz, que não encaminhou seu voto para os colegas da corte.

Cedraz disse que o assunto voltará para a pauta na sessão da próxima semana, como desejavam ministros consultados pelo GLOBO. Para isso ser concretizado, porém, Cedraz precisará apresentar o seu voto aos colegas.



Privatização da Eletrobras sofre revés no TCU
Foto: Ueslei Marcelino / Reuters/31-08-2017

— O processo foi excluído hoje em razão de manifestação que recebemos no fim da manhã, oriundas do Poder Executivo e da sociedade brasileira. Traremos de volta o processo na próxima semana, se Deus nos permitir — disse Cedraz, durante a sessão.

O atraso atrapalha os planos do governo federal, que contava com o primeiro aval do TCU para a privatização ainda neste ano.

Neste momento, a avaliação é que um atraso de uma semana não deve interferir nos planos. Mas uma demora maior da corte em analisar o assunto pode fazer com que a privatização não avance no próximo ano, mesmo com autorização do Congresso Nacional, de acordo com fontes do governo.

O governo corre contra o tempo para ter o aval da corte e conseguir fazer a operação até maio de 2022, prazo definido pelo Executivo como limite para a desestatização da maior empresa de energia da América Latina. Depois disso, a avaliação é que dificilmente seria possível fazer a operação, por conta dos prazos legais e da proximidade com o período eleitoral.

O tribunal deveria julgar nesta quarta-feira os impactos setoriais, para o consumidor e para a União da privatização. Na prática, fazer uma análise do bônus de outorga que a Eletrobras precisará pagar ao governo pela renovação dos contratos de usinas hidrelétricas.

Esse bônus será repassado para o Tesouro Nacional (R\$ 23 bilhões); para diminuir o repasse da alta de custo de energia nas contas de luz (R\$ 30 bilhões); e para a recuperação de bacias hidrográficas (R\$ 8 bilhões).

O voto de Cedraz precisará analisar, por exemplo, um pedido do Ministério Público junto ao TCU contra um adiantamento de R\$ 5 bilhões programado para ser feito pela Eletrobras privatizada para amenizar as contas de luz. O governo conta com esse recurso para amenizar a alta nas tarifas de energia no próximo ano.

Cedraz também precisa analisar e levar para o plenário uma análise da área técnica do tribunal sobre o futuro dos preços de energia no longo prazo, que impacta diretamente os valores totais da privatização.

Um despacho de Cedraz, ao qual o GLOBO teve acesso, informa que o corpo técnico da instituição identificou uma precificação errada que apontaria para uma subavaliação de ativos, em suas contas, de R\$ 16,2 bilhões.

Essas duas análises de Cedraz ainda não foram concluídas, o que levou o ministro a não apresentar seu voto e solicitar o adiamento. Como o GLOBO já mostrou, ele tem resistências à privatização e chegou a dizer nos bastidores que poderia não dar aval à operação. Dentro do TCU, porém, há um desejo de avançar com o processo, mesmo com a resistência de Cedraz.

Um dos argumentos a favor da privatização na corte é o valor que será destinado para bacias hidrográficas do São Francisco, de barragens de Minas Gerais e para a Amazônia, além dos recursos para as contas de luz. Esses são desejos de políticos que seriam inviabilizados sem a operação.

Especialistas com conhecimento no assunto avaliam, em condição de anonimato, que se o TCU fizer muitas exigências que alterem os preços da operação, a privatização pode não sair.

Depois de analisar as outorgas, o TCU ainda precisará analisar a operação em si, que ocorrerá por meio de uma capitalização.

O modelo da privatização prevê transformar a companhia em uma corporação, sem controlador definido, após uma oferta de ações que não será acompanhada pela União. Sem acompanhar a capitalização, o governo tem sua participação diluída para menos de 50% e perde o controle das empresas.

Caso a oferta primária não seja suficiente para reduzir a participação direta e indireta da União para 45% ou menos do capital votante, poderá ser feita uma suplementação da oferta com a venda também de ações da própria União (oferta secundária).

A União deve continuar como principal acionista, mas sem controle. Nenhum acionista poderá ter direito a voto superior a 10% do capital votante.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/12/2021

CONGRESSO PROMULGA PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE VIABILIZA AUXÍLIO BRASIL DE R\$ 400

Parte do texto terá que voltar para nova apreciação da Câmara dos Deputados

Por Julia Lindner e Manoel Ventura



Plenário do Senado Federal Foto: Waldemir Barreto / Agência Senado

BRASÍLIA - Sob protestos de alguns senadores, o Congresso promulgou nesta quarta-feira a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, que viabiliza o Auxílio Brasil de R\$ 400. Parte da matéria, que envolve mudanças feitas pelos senadores, foi desmembrada e terá que ser apreciada pela Câmara dos Deputados na próxima semana.

— Sei que não foi fácil, sei que ainda existem divergências importantes a serem discutidas e analisadas, mas sei também que os membros deste Congresso souberam dar prioridade ao que interessa ao povo brasileiro, porque é disso principalmente que trata a PEC — disse o presidente do Congresso, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), ao assinar a promulgação.

E acrescentou:

— O texto da PEC teve de ser dividido, de maneira que hoje estamos a promulgar os pontos em que houve acordo, os pontos comuns entre Câmara e Senado, pontos altamente relevantes,

assim como são relevantes as inovações propostas pelo Senado, que aprimoram o texto da Câmara.

Pacheco destacou que a proposta é o "primeiro passo" na busca por um espaço fiscal suficiente para permitir, de 2022 em diante, o pagamento do Auxílio Brasil no valor de R\$ 400 a pessoas em situação de vulnerabilidade.

A promulgação parcial da PEC é mais uma etapa na longa luta do governo de arrumar espaço no orçamento de 2022 para elevar o programa social e tentar melhorar a popularidade do presidente Jair Bolsonaro no ano eleitoral. Primeiro, o governo definiu o fim do Bolsa Família, programa criado pelo petista Luiz Inacio Lula da Silva, e criou o Auxílio Brasil. Mas pra ampliar o valor pago, foram feitas engenharias financeiras e jurídicas, que resultaram na PEC e na MP que criou o programa, ambas aprovadas na Semana passada no Senado.

Além disso, Uma medida provisória (MP) publicada na noite desta terça-feira permite o pagamento de um Auxílio Brasil de R\$ 400 em dezembro para todos os beneficiários do programa. Antes, só estava garantido o valor normal do benefício, em média R\$ 220. A medida não é retroativa a novembro, mas autoriza ainda o pagamento dos valores em longo de 2022 — para isso, basta um decreto do presidente Jair Bolsonaro.

Para o próximo ano, porém, o governo conta com a PEC dos Precatórios, promulgada me parte nesta quarta. Com a promulgação fatiada, a proposta abre um espaço de cerca de R\$ 62 bilhões no Orçamento do próximo ano. É o suficiente para bancar o Auxílio Brasil, mas ainda não o espaço completo, de R\$ 106 bilhões, que será usado também para gastos obrigatórios do governo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/12/2021

PACHECO E LIRA FIRMAM ACORDO PARA FATIAR PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE VIABILIZA AUXÍLIO BRASIL DE R\$ 400. VEJA O QUE JÁ PODE SER PROMULGADO

Trechos que não forem consensuais serão apreciados pela Câmara na próxima semana

Por Julia Lindner e Manoel Ventura



Os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG) Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo/31-03-2021

BRASÍLIA — Os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), anunciaram nesta terça-feira um acordo que prevê o "fatiamento" da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, abrindo caminho para o pagamento do Auxílio Brasil de R\$ 400 no

próximo ano.

Dessa forma, os pontos comuns em relação aos textos aprovados na Câmara e no Senado serão promulgados nesta semana.

Os trechos divergentes, que foram alterados pelos senadores, voltarão à Câmara para uma nova votação, que deve acontecer na próxima terça-feira.

Com isso, a proposta que permite o adiamento do pagamento de parte das dívidas judiciais do governo, os chamados precatórios, começa a valer imediatamente.



De acordo com os chefes do Legislativo, será viabilizado um espaço orçamentário de mais de R\$ 60 bilhões com a promulgação da PEC com os pontos comuns, o que deve ocorrer nesta quarta-feira.

Texto precisa ser igual nas duas Casas

Uma Proposta de Emenda à Constituição, que não demanda sanção presidencial, só pode ser promulgada nos trechos idênticos aprovados na Câmara e no Senado.

No caso da PEC dos Precatórios, estão nessa situação os trechos que tratam da mudança no teto de gastos, a regra que impede o crescimento das despesas da União acima da inflação. A mudança abre um espaço de cerca de R\$ 62 bilhões no próximo ano.

Os senadores alteraram o trecho que limita o pagamento de precatórios, abrindo um espaço de R\$ 43 bilhões. Por isso, será votado novamente pela Câmara.

R\$ 106 bi livres para gastos

Juntos, os dois pontos principais da PEC abrem um espaço de R\$ 106 bilhões, que será usado para o Auxílio Brasil de R\$ 400 e para a correção de despesas obrigatórias do governo (como aposentadorias do INSS).

— A decisão consensuada entre o presidente Pacheco e a presidência da Câmara é a promulgação por parte das duas Casas do texto comum. E todo o texto divergente iremos apensar a uma PEC pronta para o plenário. Precisamos de quórum qualificado para discussão e votação dos trechos que forem divergentes. Levaremos ao plenário na próxima terça-feira — disse Lira, após reunião com Pacheco na residência oficial da Câmara.

Segundo Lira, até a próxima semana serão feitas conversas em Brasília para buscar "alinhar o máximo de texto comum possível" entre as Casas.

Divergência sobre duração do Auxílio Brasil

Entre as alterações feitas pelo Senado e que serão apreciadas na próxima semana, está o trecho que torna o Auxílio Brasil permanente. De acordo com o presidente da Câmara, "já há convergência" sobre esse ponto.

— Há entendimento de líderes da Câmara para avaliar (as mudanças feitas pelo Senado) com muita sensibilidade, como acredito que o presidente Pacheco e os líderes do Senado confiam nessa pactuação. A Câmara e o Senado trabalharão juntos para que a gente encerre essa PEC — afirmou.

Vinculação de recursos para o social

Outro trecho alterado pelo Senado vincula o espaço aberto com a PEC ao Auxílio Brasil e a despesas obrigatórias. Essas alterações foram negociadas pelo governo para garantir a aprovação do texto no Senado.

O Senado também tirou do teto de gastos os precatórios do Fundef (antigo fundo da educação básica, substituído pelo Fundeb) devido a estados e municípios pelo governo federal por ordem do Supremo Tribunal Federal.

Para acelerar a tramitação e pular etapas, a proposta será analisada junto com outra PEC que já está no plenário da Câmara. Por isso, essa PEC voltaria para o Senado.

Pacheco disse que o acordo possibilita "promulgar a parte comum, garantir a apreciação pela Câmara das inovações feitas pelo Senado e resolver um problema que era unânime e comum entre as duas Casas, que é dar sustentação ao Auxílio Brasil".

— Conseguimos o que era fundamental, garantir o espaço fiscal para a implantação do programa social, sem prejuízo da possibilidade de tudo aquilo que o Senado fez de inovação ser eventualmente referendado pela Câmara na próxima terça-feira. É de se celebrar — comemorou Pacheco.

Outros pontos comuns são das duas casas são mais técnicos. Entre eles, está a possibilidade de encontro de contas entre União e estados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/12/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DOCUMENTOS COMPROVAM COMPRA ILEGAL DE 21 LOTES DE ASSENTAMENTO PARA GARIMPO POR MINERADORA CANADENSE

Pelo menos 21 áreas foram negociadas pela Belo Sun diretamente com os moradores, por valores de até R\$ 1 milhão; transações passaram a ser investigadas pela Polícia Federal

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A mineradora canadense Belo Sun, empresa que pretende instalar um projeto bilionário de exploração de ouro na Volta Grande do Xingu, área próxima à hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, fez aquisições de uma série de lotes da reforma agrária na região, em transações irregulares.

Pelo menos 21 lotes de famílias assentadas na Vila Ressaca, localizada no município de Senador José Porfírio, foram negociados diretamente pela empresa e os moradores. O Estadão teve acesso a contratos nos quais a empresa desembolsa valores de até R\$ 1 milhão e registra os atos em cartório. Neles, a Belo Sun estabelece, por exemplo, que os assentados transferem a posse da terra para a mineradora, livre de qualquer tipo de embaraço.



Mata nas proximidades do assentamento Ressaca; Polícia Federal abriu inquérito para apurar a comercialização de terras públicas com a Belo Sun na região. Foto: Andrew Christian Johnson

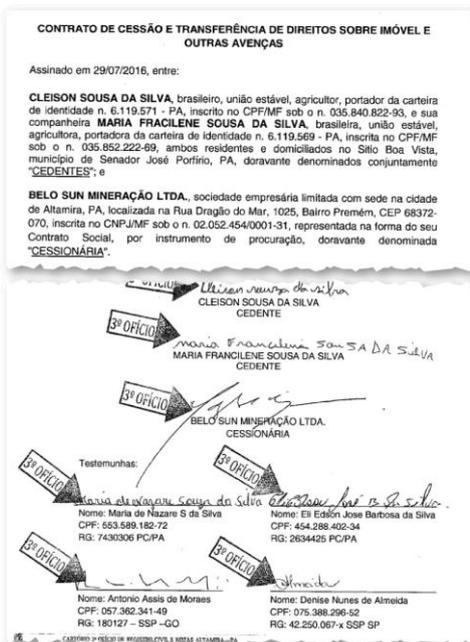
A mineradora incluiu nos contratos de compra dos lotes uma cláusula para determinar que qualquer passivo que venha a aparecer sobre as áreas - sejam questionamentos trabalhistas, ambientais, tributários ou de qualquer outro tipo - são de responsabilidade do assentado que vendeu a terra. Fica acertado ainda que, feito o

pagamento combinado, a empresa não deve ao assentado qualquer outro valor, tampouco “participação no resultado da lavra” do ouro que será feita no local.

Para que um lote da reforma agrária seja vendido por seu morador, a lei impõe uma série de condicionantes, como o fato de o ocupante ter vivido sobre aquela terra pelo prazo mínimo de dez anos e terreno ter a emissão de seu título definitivo de posse. Ocorre que praticamente nenhum lote da Vila Ressaca tem esse documento, que é emitido pelo Incra.

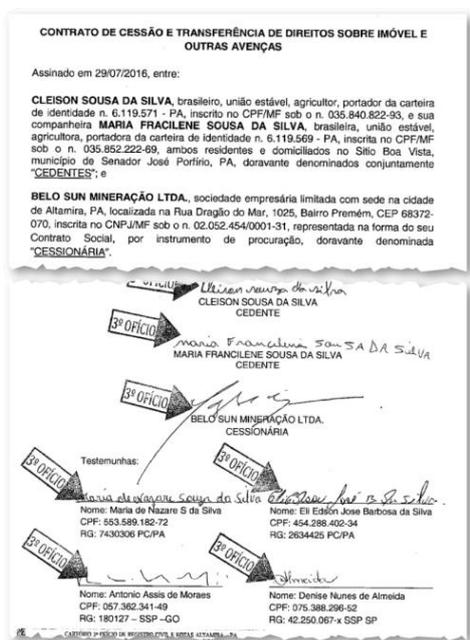


Registrado em cartório



<https://arte.estadao.com.br/uva/content/drafts/2DYPNz/4/uploads/ECORasgadoBeloSunWEB-col-3.png>

Registrado em cartório



<https://arte.estadao.com.br/uva/content/drafts/2DYPNz/4/uploads/ECORasgadoBeloSunWEB-col-3.png>

Um estudo detalhado dessas operações foi realizado pelos pesquisadores da Universidade Federal do Pará (PA), Rosa Elizabeth Acevedo e Elielson Pereira da Silva. No levantamento concluído no ano passado, os pesquisadores trazem informações sobre cada uma das operações. “Os assentados do projeto de assentamento Ressaca assistem à compra de lotes para instalação do acampamento da mineradora, enquanto outros estão em estado de alerta pelas obras futuras, como o depósito de rejeitos”, declaram. “São diversas as restrições, somadas à redução da água dos igarapés e do próprio Rio Xingu, o desaparecimento dos peixes nos rios, as dificuldades para os agricultores vender seus produtos na Vila da Ressaca.”



O Estadão apurou que essas transações passaram a ser investigadas pela Polícia Federal. Um inquérito policial foi aberto para apurar a comercialização de terras públicas com Belo Sun na região.

Paralelamente, há ainda um procedimento em andamento sobre “eventuais delitos praticados pela empresa de mineração Belo Sun, que estaria invadindo a área da comunidade indígena São Francisco, da Volta Grande do Xingu, sem autorização das lideranças indígenas, para coletar amostras de solo e fazer demarcações na referida área”.

A reportagem questionou a empresa sobre as compras irregulares de terras para ampliar seu projeto de mineração. Não houve nenhuma manifestação sobre o assunto. O Incri declarou que, “na ocorrência de repasse de áreas do Programa Nacional de Reforma Agrária (PNRA) por assentados, sem anuência do Incri, pode ser configurada infração administrativa, com aplicação dos normativos internos”.

Transferência de lote

CONTRATO DE CESSÃO E TRANSFERÊNCIA DE DIREITOS SOBRE IMÓVEL E OUTRAS AVENÇAS

Assinado em 14/07/2015, entre:

GILBERTO ASSUNÇÃO SILVA, brasileiro, solteiro, portador da carteira de identidade n. 4.768.750 - PA, inscrito no CPF/MF sob o n. 015.541.112-85, residente e domiciliado na Vila Ressaca, município de Senador José Porfírio, PA, doravante denominado “CEDENTE”, neste ato representado por seus procuradores, conforme instrumento de procuração em anexo, **ALBINO ALMEIDA DE SOUSA**, brasileiro, casado, portador da carteira de identidade n. 4727928-PA, inscrito no CPF/MF sob o n. 291.068.343-53 e sua esposa, **CRISTINA DA PENHA GOMES PEREIRA**, brasileira, casada, portadora da carteira de identidade n. 7292952-PA, inscrita no CPF/MF sob o n. 520959.161-15, ambos residentes e domiciliados na Vila Ressaca, município de Senador José Porfírio, PA; e

BELO SUN MINERAÇÃO LTDA., sociedade empresária limitada com sede na cidade de Altamira PA, localizada na Rua Dragão do Mar, 1025, Bairro Premém, CEP 68372-070, inscrita no CNPJ/MF sob o n. 02.052.454/0001-31, representada na forma do seu Contrato Social, por instrumento de procuração, doravante denominada “CESSIONÁRIA”.

BELO SUN MINERAÇÃO LTDA.
CESSIONÁRIA

Testemunhas:

Vicente Assunção Silva
Nome: Vicente Assunção Silva
CPF: 027.302.762-03
RG: 6.560.542 PA

Denise Nunes de Almeida
Nome: Denise Nunes de Almeida
CPF: 075.388.296-52
RG: 42.250.067-x SSP SP

Arônio Assis de Moraes
Nome: Arônio Assis de Moraes
CPF: 057.382.341-49
RG: 180127-6102727 SSP GO

<https://arte.estadao.com.br/uva/content/drafts/2kXdpz/2/uploads/ECORasgado01WEB-col-3.png>

Transferência de lote

CONTRATO DE CESSÃO E TRANSFERÊNCIA DE DIREITOS SOBRE IMÓVEL E OUTRAS AVENÇAS

Assinado em 14/07/2015, entre:

GILBERTO ASSUNÇÃO SILVA, brasileiro, solteiro, portador da carteira de identidade n. 4.768.750 - PA, inscrito no CPF/MF sob o n. 015.541.112-85, residente e domiciliado na Vila Ressaca, município de Senador José Porfírio, PA, doravante denominado “CEDENTE”, neste ato representado por seus procuradores, conforme instrumento de procuração em anexo, **ALBINO ALMEIDA DE SOUSA**, brasileiro, casado, portador da carteira de identidade n. 4727928-PA, inscrito no CPF/MF sob o n. 291.068.343-53 e sua esposa, **CRISTINA DA PENHA GOMES PEREIRA**, brasileira, casada, portadora da carteira de identidade n. 7292952-PA, inscrita no CPF/MF sob o n. 520959.161-15, ambos residentes e domiciliados na Vila Ressaca, município de Senador José Porfírio, PA; e

BELO SUN MINERAÇÃO LTDA., sociedade empresária limitada com sede na cidade de Altamira PA, localizada na Rua Dragão do Mar, 1025, Bairro Premém, CEP 68372-070, inscrita no CNPJ/MF sob o n. 02.052.454/0001-31, representada na forma do seu Contrato Social, por instrumento de procuração, doravante denominada “CESSIONÁRIA”.

BELO SUN MINERAÇÃO LTDA.
CESSIONÁRIA

Testemunhas:

Vicente Assunção Silva
Nome: Vicente Assunção Silva
CPF: 027.302.762-03
RG: 6.560.542 PA

Denise Nunes de Almeida
Nome: Denise Nunes de Almeida
CPF: 075.388.296-52
RG: 42.250.067-x SSP SP

Arônio Assis de Moraes
Nome: Arônio Assis de Moraes
CPF: 057.382.341-49
RG: 180127-6102727 SSP GO

<https://arte.estadao.com.br/uva/content/drafts/2kXdpz/2/uploads/ECORasgado01WEB-col-3.png>

Conforme revelou reportagem do Estadão na terça-feira, 9, o Incra, órgão do Ministério da Agricultura responsável pela política de reforma agrária no País, firmou um contrato com a Belo Sun para reduzir a área de um assentamento criado há 22 anos, na Volta Grande do Xingu, para abrir espaço a um garimpo industrial a ser explorado pela empresa canadense Belo Sun. O empreendimento seria instalado a poucos quilômetros abaixo da barragem da hidrelétrica de Belo Monte.

A Defensoria Pública da União (DPU) vai acionar a Justiça Federal para pedir a anulação do contrato firmado entre o Incra e a mineradora Belo Sun, que prevê a redução de uma área de assentamento agrário no Pará, com o objetivo de abrir espaço para a extração de ouro da região.

“Está claro que esse contrato é nulo e tem que ser cancelado. Vamos pedir liminarmente a suspensão desse contrato e a sua anulação. Acionaremos a Justiça Federal em Altamira”, disse ao Estadão a defensora regional de Direitos Humanos no Pará Elisângela Machado Côrtes.

A DPU confirmou que a companhia Belo Sun, antes de firmar o acordo com o Incra, fez a compra direta de diversos lotes do assentamento agrário com moradores locais, o que é ilegal. “Veja a ironia dessa situação. O Incra afirma que a área não estaria mais sendo usada para reforma agrária, mas o próprio Incra sabe que houve compra ilegal de terras da região pela Belo Sun”, disse Cortês. “Na prática, o Incra está regularizando a grilagem. O órgão usa o ato ilegal da empresa para dizer que as famílias foram retiradas dali e que, por isso, não é mais usado para a reforma agrária. Isso é cancelar o crime.”

O acordo aponta, especificamente, o repasse ao Incra da Fazenda Ricaville, que tem área de 1.898 hectares. O órgão não explica a quem se destina a fazenda nem menciona se pretende remover famílias do Pará para Mato Grosso. A negociação determina ainda que a Belo Sun compre, para o Incra, duas caminhonetes com tração 4x4 e de cabine dupla, dez notebooks, dez tablets, quatro scanners e quatro aparelhos GPS do tipo “RTK”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/12/2021

GRUPO RANDON LANÇA EMPRESA QUE VAI SE DEDICAR EXCLUSIVAMENTE AO NIÓBIO

Foco da companhia gaúcha será o desenvolvimento de novos materiais para os setores automotivos e de siderurgia; atualmente, País responde por 90% da produção de nióbio no mundo
Por Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo

Poucos meses depois de anunciar a descoberta de um novo método para a obtenção de nanopartículas de nióbio, a companhia gaúcha Randon e sua controlada Fras-le acabam de lançar oficialmente uma empresa que se dedicará exclusivamente a esse novo negócio. Batizada Nione, terá como foco o uso da tecnologia em materiais em diversas indústrias, como a siderúrgica e a automobilística – a última já é o foco principal de atenção do grupo com mais de 70 anos de estrada, conhecido pela produção de implementos rodoviários.



O nióbio, metal que nos últimos anos ganhou fama por conta das exaltações que recebe do presidente Jair Bolsonaro, tem sido uma aposta da indústria automotiva e poderá ser peça-chave na corrida pelos carros elétricos. O País responde hoje por 90% da produção de nióbio no mundo, com boa parte do volume concentrado na CBMM, que pertence à família Moreira Salles.

Laboratório da Nione se dedica à aplicação de descoberta relacionada ao nióbio em escala



comercial. Foto: Ismale Ribeiro - 02/12/2021

O material permite potencializar as características de outros insumos – provendo mais durabilidade e diminuindo o peso, algo relevante na medida em que se busca mais sustentabilidade da indústria automobilística. A patente relativa à obtenção das nanopartículas de nióbio já foi requerida pela Fras-le.

Vice-presidente do Grupo Randon e presidente da Fras-le, Sergio Carvalho aponta que o desenvolvimento desse novo produto começou em 2017, momento em que o grupo criou uma divisão dedicada a novas tecnologias. “Estávamos em busca de melhorar as propriedades mecânicas de uma determinada peça e descobrimos esse processo de manufatura, com benefícios em relação ao peso e à sustentabilidade”, diz.

Segundo o executivo, um dos problemas do uso do nióbio era seu alto custo, o que inviabilizava seu uso em escala comercial – questão que pode ser resolvida com as nanopartículas. “Fizemos um tambor de freio com o uso de nióbio que melhorou a durabilidade em 40%, mas o preço também subiu 40%. Com a nanotecnologia, o custo subiu apenas um pouco, o que ajudou a equacionar o custo-benefício”, conta.

A descoberta deve ser colocada em breve no mercado. Em parceria com a catarinense Weg, o grupo aplicou as nanopartículas de nióbio em tintas automotivas. Em testes, uma peça de revestimento à base dessa solução suportou a ação de agentes corrosivos por cerca de mil horas. Essa mesma tinta já foi utilizada para revestir os discos de freio, produto muito exportado aos EUA. Para Carvalho, o produto deverá ser bem recebido no mercado norte-americano por conta do elevado grau de corrosão nos veículos no inverno por conta da neve, por exemplo.

Pé no acelerador

Os últimos anos têm sido de rápido crescimento da Randon. A empresa tem hoje 28 unidades produtivas, com produtos presentes em 100 países. Nos últimos cinco anos, a empresa fez 13 aquisições, com seu total de funcionários passando de 8 mil para 15 mil. Com a Nione, que acaba de ser lançada, a empresa já possui 40 CNPJs.

Professor titular do departamento de Química da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Luiz Carlos Oliveira afirma que a maior demanda do nióbio vem dos aços especiais para a indústria automobilística. No entanto, o professor da UFMG afirma que há estudos para o uso do metal em outras indústrias, o que deve aumentar ainda mais a demanda pelo nióbio. Ele conta que a startup Nanonib, criada no parque tecnológico da UFMG, desenvolveu uma partícula que, a partir do nióbio, é capaz de eliminar o coronavírus – o produto aguarda liberação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

Mais do que o nióbio, Randon busca expansão:

- 90% é a fatia da produção de nióbio no mundo que está concentrada no Brasil, sendo a maior parte na CBMM, da família Moreira Salles
- 40 é o total de negócios que estão incluídos no grupo Randon
- 13 foi o total de aquisições de empresas de diferentes portes no grupo gaúcho nos últimos cinco anos

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/12/2021

WEG AVANÇA EM SANEAMENTO COM NOVO MARCO E EM PROJETOS DE DESSALINIZAÇÃO

Empresa vê potencial de crescimento diante de nova regulação do setor e estima que ficará com, pelo menos, 3% do investimento total de projetos novos e atualizações

Por Juliana Estigarríbia, O Estado de S.Paulo

A WEG está ampliando sua atuação em saneamento, especialmente após a aprovação do novo marco regulatório no País. A fabricante catarinense também tem elevado a participação em grandes projetos de dessalinização globalmente, o que deve contribuir para o crescimento da receita proveniente desse setor mesmo em um cenário macroeconômico desafiador.

Em saneamento, a companhia fornece basicamente motores para bombas, automação, transformadores e tintas, principalmente para tubulações. No Brasil, a WEG atende toda a cadeia de água e esgoto, incluindo a Sabesp e a Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae).

O diretor internacional da WEG, Elder Stringari, afirma que é difícil mensurar quanto da receita da companhia vem de saneamento, uma vez que existem negócios feitos por meio de parceiros.

Ou seja, terceiros são contratados pela empresa para executar as obras — empresas de engenharia e construção “EPC” (Engineering, Procurement and Construction na sigla em inglês) — que compram produtos da WEG. A catarinense também atende agências e organizações municipais, que fazem pedidos menores, como por exemplo equipamentos de reposição.



Weg tem expectativa de crescimento apesar de desafios no cenário macroeconômico Foto: Diones dos Santos Almeida/WEG

Com o novo marco regulatório do setor, o executivo acredita que o potencial de crescimento para a companhia é enorme. Segundo ele, do investimento total de um projeto de saneamento, pelo menos 3% podem ficar com a WEG. “Se for uma planta

construída do zero, o valor mínimo é de 3%. Se for só atualização do parque, esse percentual é ainda maior.”

Não só projetos grandes vão estimular a cadeia de saneamento, mas também os milhares de menor porte, todos rumo à meta de universalização de serviços de água e esgoto até 2033. Os investimentos estimados para atingir essas metas no Brasil superam R\$ 700 bilhões no período.

Internacionalização

No mercado internacional, a WEG se prepara para entregar os últimos motores para o projeto Sorek 2, uma das maiores plantas de dessalinização por osmose reversa do mundo, localizada em Israel. Além desses motores que serão instalados nas bombas de alta pressão, processo considerado um dos mais críticos da unidade, o contrato da WEG contempla outros 42 motores elétricos de baixa e média tensão.

Segundo Stringari, no exterior a WEG começou a prestar mais atenção em saneamento em meados de 2010. “Os países em desenvolvimento ainda estão trabalhando muito na questão da água e os desenvolvidos estão investindo para atender regulações mais exigentes em saneamento. Tivemos fornecimentos bem vultosos para os dois segmentos.”

Ele relata que, a partir de meados de 2016, a companhia formou um grupo global para o desenvolvimento de negócios em água baseado na Espanha, referência no assunto, principalmente em projetos de dessalinização. “Temos registrado um bom desempenho nessa área, com grandes projetos no Oriente Médio, mas também de água e esgoto na Europa e até nos Estados Unidos.”

Conforme o executivo, o reconhecimento da WEG na área de dessalinização levou a companhia a projetos no Chile e no Peru. Ele esclarece que, nesses países, a regulação do setor de mineração está restringindo o uso de água potável.

Desafios

O diretor da WEG admite que a inflação e os juros altos são fatores que podem limitar o investimento por parte das companhias. “As empresas, não só de saneamento, captam dinheiro no mercado para investir e precisam de retorno. A tendência é que a velocidade de aplicação dos recursos seja menor em um cenário de juros e inflação em alta.”

Para o executivo, as eleições presidenciais de 2022 também podem contribuir para o adiamento dos investimentos. “Em ano eleitoral, privatizações podem ficar em segundo plano, mas devem voltar a partir de 2023. A maior incógnita é a velocidade dos investimentos”, diz Stringari.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/12/2021

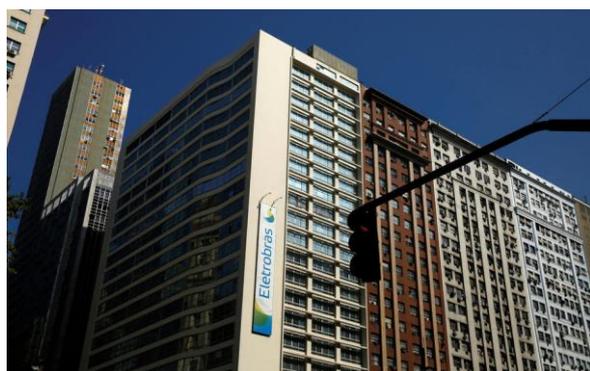
ELETOBRAS: TCU ADIA ANÁLISE DE PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL DE ENERGIA

Julgamento que ocorreria nesta quarta-feira, deve ficar para o dia 15; antes esperada para fevereiro de 2022, a privatização deve ficar para abril e maio

Por Marlla Sabino e Guilherme Pimenta, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A análise da privatização da Eletrobras - empresa com enfoque em geração e transmissão de energia - pelo Tribunal de Contas da União (TCU) foi adiada, em derrota para o governo. Poucas horas do início da sessão desta quarta-feira, 8, marcada para as 14h30, o ministro-relator do processo, Aroldo Cedraz, não havia apresentado seu parecer para os demais integrantes do colegiado do órgão e surpreendeu outros ministros com a retirada de pauta.

O julgamento do processo deve acontecer em sessão extraordinária a ser convocada pelo TCU para a próxima quarta-feira, 15. Segundo apurou o Estadão/Broadcast, o ministro havia se comprometido a disponibilizar o voto na tarde de terça-feira, 7, o que não ocorreu. A demora levou alguns ministros a cogitarem um pedido de vista, para que haja mais tempo para entendimento do assunto.



Sede da Eletrobras; análise da privatização da estatal deve acontecer em sessão extraordinária a ser convocada pelo TCU para a próxima quarta-feira. Foto: Pilar Olivares/Reuters

Durante a sessão, o decano do TCU, ministro Walton Alencar Rodrigues, cobrou o julgamento do processo. Cedraz, que ainda não tinha se manifestado sobre o adiamento, disse que o processo foi retirado de pauta porque chegou em seu gabinete manifestações do Executivo e da “sociedade”, ainda na manhã desta quarta. “Se Deus nos permitir, o processo volta à pauta na próxima semana”, afirmou Cedraz.

A decisão do TCU é aguardada pelo governo com incertezas. Nos bastidores, o Executivo trabalhou para agilizar a votação, sob argumento de que a demora estaria inviabilizando o cumprimento do cronograma da privatização. Antes esperada para fevereiro de 2022, agora a operação está prevista para acontecer entre abril e maio.

Essa é a primeira proposta de privatização aprovada no Congresso durante a gestão de Bolsonaro. Com o aval, o governo deu prosseguimento aos preparativos para emissão de novas

ações da empresa, por meio da qual a União pretende reduzir sua fatia na companhia de cerca de 60% para 45%.

A área técnica do TCU já apontou inconsistências nos dados da operação e apresentou uma série de recomendações ao Ministério de Minas e Energia (MME), principalmente relacionadas aos preços de energia estabelecidos pela pasta - o que pode interferir nos valores que serão pagos à União e nas projeções para amenizar as tarifas nos próximos anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/12/2021

CSN VAI INVESTIR US\$ 3 BILHÕES NO EXTERIOR NOS PRÓXIMOS 3 ANOS

Siderúrgica prevê que 2022 será um ano ainda melhor para os negócios, apesar de não esperar um "crescimento explosivo como em 2021"

Por Wagner Gomes, O Estado de S.Paulo

O presidente da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Benjamin Steinbruch, disse, nesta quarta-feira (8), que a empresa não vai deixar o mercado interno de lado, mas fará um investimento agressivo no exterior nos próximos anos. Durante o CSN Day, ele informou que serão investidos no mercado externo US\$ 3 bilhões nos próximos 3 anos em aquisição e, eventualmente, em projetos, como novas instalações e melhorias de instalações já existentes.

"Não vamos abrir mão do mercado interno, mas vamos dedicar US\$ 3 bilhões de investimentos nos próximos 3 anos a nível de aquisição e, eventualmente, projetos greenfield (instalações novas) e brownfield (projetos sobre algo já em uso) no exterior", disse a analistas e investidores. Ao falar sobre melhorias, ele se referiu a Alemanha, onde a companhia pretende dobrar o tamanho da planta, assim como em Portugal.

Nos Estados Unidos, a CSN tem um projeto de novas instalações que deve ser lançado em março, segundo Steinbruch. Neste caso, segundo o executivo, será um primeiro movimento da empresa dentro da expectativa de complementação e convergência com a produção brasileira.



Benjamin Steinbruch prevê bom ano de 2022 para negócios da CSN Foto: Christina Rufatto/Estadão

"Isso é uma necessidade em função do tamanho e uma prioridade em função do momento. Não deixaremos as oportunidades no Brasil, mas dedicaremos esforço maior no exterior. Vamos alocar gente no exterior para trabalhar fortemente na expansão em busca dos US\$ 3 bilhões de ativos novos lá fora", comentou.

Steinbruch reafirmou durante a sua apresentação que 2021 foi um ano de excelência para a empresa como um todo. Ao dar início ao CSN Day, nesta manhã, ele comentou que foram 3 anos em 1, além da expectativa da própria companhia de crescimento. E adiantou que 2022 será um ano ainda melhor, apesar de não ser esperado um crescimento "explosivo como em 2021". Steinbruch citou avanços tecnológicos nas minas e disse que quem não se preparou para o crescer em mineração estará fora do jogo em dois ou três anos.

Um pouco mais cedo, a CSN divulgou as suas projeções financeiras e operacionais. A siderúrgica espera atingir alavancagem, medida pelo indicador dívida líquida/Ebitda ajustado, abaixo de 1 vez no fechamento do balanço anual de 2021. A empresa projeta ainda manter esse mesmo indicador abaixo de uma vez no fechamento do balanço anual de 2022.



A CSN manteve a projeção de dívida líquida de aproximadamente R\$ 15 bilhões no fechamento do balanço anual de 2021. A projeção da CSN é alcançar um volume de produção e compras de minérios de terceiros de 36 a 37 milhões de toneladas em 2021 e de 39 a 41 milhões de toneladas em 2022.

O ano de 2021 foi marcado pelo IPO da empresa, que anunciou o uso do montante bilionário levantado na abertura do capital para a redução de dívidas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/12/2021

PETROBRAS APROVA VALE-GÁS DE R\$ 100 PARA 300 MIL FAMÍLIAS EM SITUAÇÃO DE VULNERABILIDADE SOCIAL

Auxílio será doado pela estatal já em dezembro com valor total de R\$ 30 milhões

Por Beth Moreira, O Estado de S.Paulo

A Petrobras informou nesta quarta-feira, 8, que aprovou a entrega de 300 mil auxílios para a aquisição de botijões de gás de cozinha por famílias em situação de vulnerabilidade social até o fim deste mês. A ajuda faz parte do programa social com foco no gás liquefeito de petróleo (GLP), criado em setembro. Nesta primeira fase, a estatal investirá R\$ 30 milhões de um total de R\$ 300 milhões aprovados pelo Conselho de Administração para aplicação até o final de 2022.

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa informa que para 2021, foram aprovadas duas linhas de ações que beneficiarão diretamente cerca de 300 mil famílias.

Na primeira linha de ação os recursos serão destinados para instituições sem fins lucrativos que são parceiras da Petrobras na realização de projetos socioambientais. Essas instituições atuam nas proximidades das operações da Petrobras e fornecerão o auxílio, no valor de R\$ 100, para 90 mil famílias em situação de vulnerabilidade social que vivem nessas comunidades.

Essas famílias já estavam recebendo apoio da Petrobras por meio de doações de cestas básicas ou cartões alimentação ao longo dos últimos meses. Agora também receberão, até o fim do ano, o auxílio para aquisição de um botijão de gás.

Na segunda linha de ação aprovada, a companhia contemplará 210 mil famílias com o auxílio para aquisição de botijão de GLP. Essa ação será conduzida por meio de parceria com a Fundação Banco do Brasil e com outras empresas e instituições, como a Vibra Energia e a Fundación Mapfre, além do Banco do Brasil e empresas associadas, como BB Seguros, Banco do Brasil Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários (BB DTVM), BB Consórcios, Lívolo, Cielo e outras.

Segundo a empresa, a Fundação Banco do Brasil desenvolve o projeto Brasileiros pelo Brasil, no qual adquire produtos da agricultura familiar para montar cestas básicas a serem doadas para a população de municípios e comunidades com baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).

Pela parceria com a Petrobras, além de uma cesta de alimentos, as famílias receberão um auxílio, no valor de R\$ 100, para a aquisição de um botijão de GLP até o fim do ano.

"Em relação aos R\$ 270 milhões que serão utilizados ao longo de 2022, o modelo segue em fase de estudos. Essa iniciativa reforça o papel social da Petrobras e demonstra seu compromisso de contribuir cada vez mais com a sociedade", diz a empresa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/12/2021

GOVERNO AGUARDA ANÁLISE DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS NO TCU COM INCERTEZAS

Antes esperada para fevereiro de 2022, operação de venda das ações deve acontecer entre abril e maio; área técnica da corte de contas já identificou um total de R\$ 16,2 bilhões em falhas no projeto

Por Guilherme Pimenta e Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

Vista como a grande chance da atual gestão desestatizar uma grande estatal, o processo de privatização da Eletrobras, estatal com foco em geração e transmissão de energia, será analisado no plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) nesta quarta-feira, 8. Após uma série de indicações de inconsistências nas informações e recomendações da área técnica, o governo e os órgãos envolvidos na estruturação da operação aguardam o parecer do ministro-relator Aroldo Cedraz em clima de desconfiança e incerteza.

Antes esperada para fevereiro de 2022, agora a operação deve acontecer entre abril e maio, conforme admitiu o presidente da empresa, Rodrigo Limp. Trata-se da primeira proposta de privatização aprovada no Congresso durante a gestão de Bolsonaro. Com o aval, o governo deu prosseguimento aos preparativos para emissão de novas ações da empresa, por meio da qual a União pretende reduzir sua fatia na companhia de cerca de 60% para 45%.



Eletrobras foi a primeira proposta de privatização aprovada no Congresso durante a gestão Bolsonaro. Foto: Fábio Motta/Estadão

A decisão dos ministros do TCU pode ser um desafio para o governo, que terá pouco tempo para fazer os ajustes. Nos bastidores, o Executivo pressionou o a corte de contas a acelerar o julgamento, alegando que a demora estava inviabilizando o cumprimento do cronograma. A previsão inicial era que o julgamento fosse finalizado em outubro.

A desconfiança para o julgamento desta quarta é ainda maior tendo em vista que o ministro-relator, Aroldo Cedraz, tentou adiar a análise do leilão do 5G no TCU e votou em linha com a área técnica em agosto. Na ocasião, até outros ministros se surpreenderam com o voto de Cedraz e alegaram não terem sido comunicados sobre a suspensão do julgamento. Jorge Oliveira, indicado por Bolsonaro ao TCU, invocou um dispositivo regimental e, por maioria, conseguiu reduzir o pedido de vistas de Cedraz por uma semana.

O voto no caso da Eletrobras deve seguir a mesma linha, baseado nas indicações e sugestões feitas pelas áreas técnicas. A proposta também deve considerar o impacto da operação nos Estados e consumidores de energia. Diferentemente do julgamento do leilão de telecomunicações, quando Cedraz foi voto vencido, o governo pode ter um poder de influência reduzido, já que o ministro é o responsável pela elaboração do parecer.

Um dos pontos mais importantes deve ser, justamente, relacionado à precificação da energia - o que pode interferir nos valores que serão pagos à União e repassados para amenizar as tarifas de energia nos próximos anos. O órgão também vai analisar a privatização em si, com foco na modelagem da operação e procedimento da capitalização,

Em relação à primeira parte, a área técnica da corte de contas identificou falhas que totalizam R\$ 16,2 bilhões nos contratos relativos às usinas hidrelétricas que serão alvo da privatização. Durante a privatização, a empresa poderá alterar o regime de exploração da energia de suas usinas, de

um modelo que só considera custos de operação e manutenção para um de preços livres. Desse valor, R\$ 5,6 bilhões foram reconhecidos pelo Ministério de Minas e Energia.

No julgamento desta quarta, sete ministros vão votar: Aroldo Cedraz, Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Raimundo Carreiro, Vital do Rêgo e Jorge Oliveira. Bruno Dantas, que presidirá a sessão, vota somente em caso de empate, o que não deve ocorrer. Esse ponto pesa a favor do governo, já que Rodrigues, Nardes, Oliveira e Carreiro, já nomeado embaixador do Brasil em Portugal, indicado por Jair Bolsonaro, têm formado maioria pró-governo no TCU.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/12/2021

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

NOVO RECORDE GARANTIDO PARA EXPORTAÇÃO DE SOJA

Já foram 84,2 milhões de toneladas até novembro, conforme a Anec

Por Rikardy Tooge — De São Paulo



Problemas logísticos nos EUA deram ainda mais competitividade à soja do Brasil — Foto: Jean-Pierre Pingoud/Bloomberg

As exportações brasileiras de soja garantiram, de janeiro a novembro, um novo recorde anual. Segundo dados divulgados pela Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), no período os embarques somaram 84,2 milhões de toneladas, quase 2 milhões a mais que o total de 2020 – 82,3 milhões de toneladas, nas contas da entidade. A melhor marca até agora era a de 2018 (83,3 milhões de toneladas).

Após um ritmo dentro do esperado no primeiro semestre, quando a maior parte das exportações brasileiras é escoada, as vendas ganharam fôlego extra a partir de agosto – mês em que, tradicionalmente, o fluxo arrefece com a queda do volume disponível e a entrada da safra americana no mercado. Mas houve problemas logísticos nos Estados Unidos depois da passagem do furacão Ida, e o Brasil foi beneficiado.

O fato é que, diante desses problemas, da valorização do dólar frente ao real e da ainda boa disponibilidade após mais uma colheita recorde na safra 2020/21, a soja brasileira ficou mais barata para a China, que lidera as importações mundiais – o Brasil é o maior país exportador.

Embora os chineses estejam comprando menos soja este ano – segundo a agência Reuters, o país adquiriu 87,6 milhões de toneladas de janeiro a novembro, queda de 5,5% em relação a igual intervalo de 2020 -, é possível notar um aumento de sua demanda pelo grão brasileiro desde agosto, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex). Também houve avanços das vendas para Espanha, Irã, Bangladesh, Vietnã, entre outros destinos.

Somente em novembro, os embarques de soja no Brasil somaram 2,22 milhões de toneladas, alta de 188% em relação ao mesmo mês do ano passado (770,3 mil toneladas). Para dezembro, a

expectativa da Anec é que as exportações alcancem 2,58 milhões de toneladas, 16 vezes mais que no fim de 2020. Se confirmado esse volume, o Brasil vai exportar um total de 86,7 milhões de toneladas em 2021.

Segundo a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), os embarques deverão somar 86 milhões de toneladas, ante 83 milhões em 2020, e render US\$ 38,7 bilhões, com aumento de 35%. Somente em novembro, os embarques de soja no Brasil somaram 2,22 milhões de toneladas, alta de 188% em relação ao mesmo mês do ano passado (770,3 mil toneladas). Para dezembro, a expectativa da Anec é que as exportações alcancem 2,58 milhões de toneladas, 16 vezes mais que no fim de 2020. Se confirmado esse volume, o Brasil vai exportar um total de 86,7 milhões de toneladas em 2021.

Enquanto a soja vai bem, o milho segue na contramão, confirmando as perspectivas de mercado após a quebra das duas principais safras do país este ano. Conforme a Anec, os envios do cereal do país ao exterior até novembro somaram 17,3 milhões de toneladas, 41,6% menos que no mesmo período de 2020.

Desde que os sinais de quebra na safrinha ficaram evidentes, o mercado já projetava uma redução de 40% nas exportações de milho, por conta das necessidades dos frigoríficos no país, que pagaram mais pelo cereal básicos nas rações de aves e suínos.

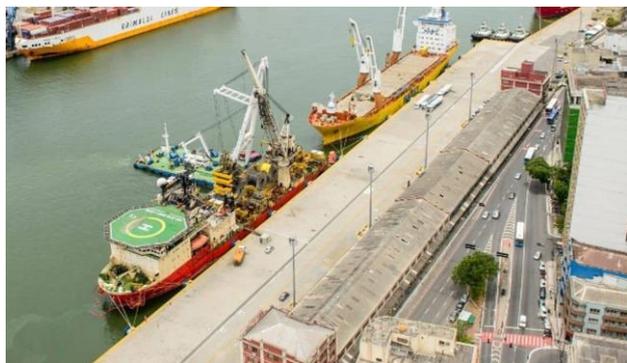
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/12/2021

TCU APROVA PUBLICAÇÃO DO EDITAL PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA

Com o aval do órgão de controle, o governo poderá dar andamento à venda da estatal no primeiro semestre de 2022

Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília



— *Foto: Reprodução/Facebook Porto de Vitória*

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou nesta quarta-feira a publicação do edital para o leilão de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo, responsável pela administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

Com o aval do órgão de controle, o governo poderá dar andamento à venda da estatal no primeiro semestre de 2022, processo que é visto no mercado como a antessala para a privatização do Porto de Santos, o maior da América Latina.

O plenário do TCU aprovou por unanimidade a proposta do relator, ministro Bruno Dantas, que também seguiu orientações da área técnica do tribunal para que alguns ajustes fossem feitos no processo.

Entre as correções está a revisão dos critérios para apropriação dos custos de operação e manutenção aos grupos tarifários, bem como das estimativas de gastos com dragagem de manutenção utilizada para definição do valor econômico do contrato.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/12/2021

EXPORTAÇÕES DE BENS NA AMÉRICA LATINA DEVEM CRESCER 25% EM 2021, DIZ CEPAL

O aumento será fomentado pela alta de 17% nos preços das exportações e pela expansão de 8% do volume exportado, de acordo com um relatório divulgado pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

Por Valor — São Paulo



— Foto: Pixabay

As exportações de bens dos países da América Latina e do Caribe devem crescer 25% em 2021, após uma queda de 10% em 2020. No entanto, a recuperação do comércio será assimétrica na região, podendo ser afetada pelas contínuas incertezas causadas pela covid-19.

O aumento será fomentado pela alta de 17% nos preços das exportações e pela expansão de 8% do volume exportado, de acordo com um relatório divulgado nesta terça-feira (7) pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal). Por outro lado, o valor das importações de bens deve aumentar 32%, com avanço de 20% no volume e de 12% nos preços.

Segundo a Cepal, o aumento das exportações de bens na região em 2021 pode ser explicado especialmente pelo aumento dos preços dos produtos básicos — como minerais, petróleo e produtos agroindustriais.

“O comércio de bens latino-americanos e do Caribe se recuperou acentuadamente em 2021 devido ao aumento dos preços das principais commodities de exportação, à maior demanda de seus principais parceiros comerciais e à retomada da atividade econômica na região”, destacou a entidade no relatório.

O Brasil deve ter um aumento de 39% nas exportações de bens, de acordo com as previsões da Cepal — puxado por uma alta de 29% dos preços e de 10% do volume exportado. No lado das importações, a entidade calcula um avanço de 35%, com uma expansão de 27% do volume e de 8% dos preços.

Já o comércio de serviços ainda está sofrendo com os efeitos causados pela pandemia. Em particular, a Cepal destaca que a região depende muito mais do turismo do que outras partes do mundo, o que amplia as incertezas para países que dependem da reabertura do setor, especialmente no Caribe.

De acordo com o relatório, a variação prevista para 2021 nos valores das exportações regionais para a China é de alta de 35%, enquanto para a própria região da América Latina e do Caribe chega a 33%. As vendas para a União Europeia (UE) e para os Estados Unidos devem crescer 23% e 19%, respectivamente.

Incertezas

Vários fatores de incerteza ameaçam a recuperação do comércio exterior na região, segundo a Cepal. As desigualdades na campanha de vacinação contra a covid-19, as novas variantes do vírus, as pressões inflacionárias e a dificuldade dos países em manterem os estímulos fiscais do primeiro ano da pandemia são elementos de risco.

A Cepal também destaca as interrupções nas cadeias globais de abastecimento e o aumento dos fretes, citando que o custo médio global do frete de contêineres por via marítima cresceu mais de 660% de junho de 2019, antes da descoberta do vírus, até o momento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/12/2021

COMISSÃO DO SENADO APROVA PROJETO DE IMPOSTO SOBRE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO E MUDA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS

Proposta segue agora para análise do plenário do Senado
Por Renan Truffi e Vandson Lima, Valor — Brasília



Foto : Agência Brasil

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado aprovou nesta terça-feira um projeto, de autoria do senador Rogério Carvalho (PT-SE), que altera a política de preços de combustíveis da Petrobras, criando um imposto sobre a exportação de petróleo bruto e um fundo para estabilização de preços no mercado interno. Apesar de concordar com o mérito da proposta, a base aliada do governo tentou adiar a discussão

mais uma vez, mas não conseguiu. A proposta segue agora para análise do plenário do Senado.

O projeto foi gestado como uma reação à chamada Política de Preços de Paridade de Importação (PPI), que vincula o preço do petróleo ao mercado internacional tendo como referência o preço do barril tipo Brent, calculado em dólar. Desde 2016, a estatal utiliza essa política e, portanto, o valor internacional do petróleo e a cotação do dólar influenciam diretamente na composição dos preços da companhia.

Na prática, o projeto cria uma banda móvel de variação para os derivados de petróleo como ferramenta de estabilização, custeado pela criação de Imposto de Exportação sobre o petróleo bruto. Quando os preços estiverem baixos, os recursos correspondentes à diferença entre o preço de mercado e o limite inferior da banda são acumulados.

Na situação contrária, quando os preços se situarem acima do limite superior, os recursos são utilizados de forma a manter os preços dentro da banda. Para o relator, a proposta é uma espécie de “poupança” ou amortização dos preços, que ajudará a conter as altas do preço do combustível no mercado nacional.

A matéria foi referendada pela maioria do colegiado depois que o relator, senador Jean Paul Prates (PT-RN), fez novos ajustes em seu parecer final. O petista acatou uma emenda sugerida pelo senador Jaques Wagner (PT-BA) que estabelece quatro faixas de alíquotas para o imposto de exportação.

De acordo com o texto, o valor do petróleo bruto ficaria isento de tributação caso esteja custando até US\$ 45 por barril. No caso de o barril alcançar uma faixa de preço entre US\$ 45 e US\$ 85 por barril, o imposto teria de ser aplicado com no mínimo 2,5% de alíquota e no máximo 7,5%. Este mesmo imposto subiria para 7,5% ou 12,5% no caso de o valor do petróleo bruto variar entre US\$ 85 e US\$ 100 por barril. Por fim, a alíquota poderia oscilar entre 12,5% e 20% se o valor do petróleo bruto passar de US\$ 100 por barril.

"Lembrando, que por ser de aplicabilidade marginal, a alíquota não incidirá sobre a totalidade dos valores, mas sim apenas sobre a parcela de preço que exceder os valores mencionados. À guisa de exemplo, no valor atualizado de US\$ 75, um carregamento exportado resultaria no pagamento de US\$ 0,5 a US\$ 1,5 por barril, ou seja, 0,6% a 2% do valor faturado. Esse percentual é bem inferior, por exemplo, à diferença entre as cotações do petróleo Brent (referência) e a maioria dos petróleos exportados precificados pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) no Brasil", explicou Jean Paul Prates no texto.

O parecer dele também prevê que pessoas jurídicas que destinem parte da produção para refino no mercado interno possam receber alíquotas diferenciadas na exportação, conforme regulamentação. A ideia de criação de um imposto sobre exportação é rechaçada pela equipe econômica. Em audiência pública realizada na própria CAE, há alguns dias, o secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, disse o tributo pode ter um "efeito muito baixo" diante da alta da gasolina. Na avaliação dele, o imposto sobre a exportação do óleo cru tende a atrapalhar os investimentos no país.

Por conta disso, senadores alinhados com o Palácio do Planalto tentaram adiar a discussão do projeto para uma próxima sessão. Eles pediam a realização de uma nova audiência pública sobre o tema, o que já foi feito. "Nós temos que trazer o governo, fazer uma audiência pública entre as partes. O Legislativo está avançando, o Senado está discutindo, está criando alternativas, ferramentas, mas isso aqui mexe até numa linha de pensamento de governo, um governo de economia liberal, de livre mercado. E, de repente, você puxa para uma outra banda, uma outra concepção de governança", argumentou o senador Zequinha Marinho (PSC-PA).

Marinho admitiu, no entanto, que o projeto é "meritório" e "importante". "O projeto é tudo que a gente precisa neste momento de uma loucura de preços. Não dá para sobreviver. A grande maioria da população não ganha tão bem para comprar combustível como está."

Outros senadores governistas também concordaram que a gestão Bolsonaro tem sido "omissa". "O governo assiste passivamente as altas nos preços dos combustíveis", disse o senador Carlos Portinho (PL-RJ). "Temos que aprovar [esse projeto], no mínimo, para dizer que não fomos omissos. Vamos ampliar essa fonte de recursos para evitar essa desgraceira. Quem quiser que aprimore", acrescentou o senador Espiridião Amin (PP-SC). Ainda assim, como parte de um acordo, o senador Jaques Wagner propôs que seja realizada uma nova audiência pública sobre o tema no plenário do Senado, o que foi acatado pelos governistas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/12/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

COPOM DEFINE TAXA BÁSICA DE JUROS NESTA SEMANA

Mercado financeiro espera por nova alta da Selic para 9,25% ao ano

Por Agência Brasil – Brasília

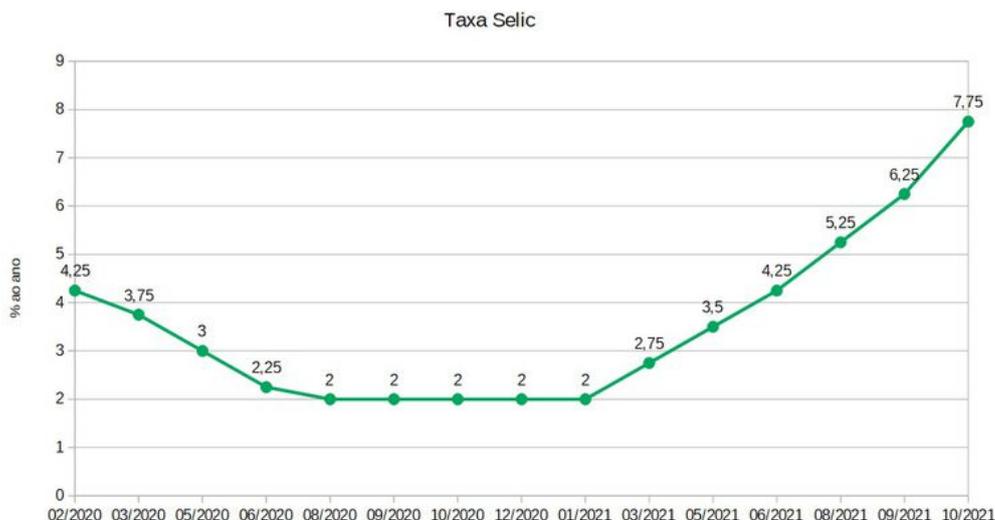


Edifício-sede do Banco Central , Brasília, economia© Agência Brasil

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) realiza nesta terça (7) e quarta-feira (8) a última reunião do ano para definir a taxa básica de juros, a Selic. Atualmente, a taxa está em 7,75% ao ano.

Com a alta da inflação, a expectativa do mercado financeiro, consultado pelo BC, é que os juros básicos subam 1,5 ponto percentual para 9,25% ao ano.

O atual ciclo de alta da Selic começou em março deste ano, quando a taxa subiu de 2% para 2,75% ao ano.



Histórico da taxa básica de juros de fevereiro de 2020 a outubro de 2021 - Fonte: Banco Central

A taxa básica de juros é usada nas negociações de títulos públicos emitidos pelo Tesouro Nacional no Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Selic) e serve de referência para as demais taxas da economia. É o principal instrumento do Banco Central para manter a inflação sob controle.

O BC atua diariamente por meio de operações de mercado aberto – comprando e vendendo títulos públicos federais – para manter a taxa de juros próxima ao valor definido na reunião.

Quando o Copom aumenta a taxa básica de juros, a finalidade é conter a demanda aquecida, e isso causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança. Ao reduzir a Selic, a tendência é de que o crédito fique mais barato, com incentivo à produção e ao consumo, reduzindo o controle da inflação e estimulando a atividade econômica.

Entretanto, as taxas de juros do crédito não variam na mesma proporção da Selic, pois a Selic é apenas uma parte do custo do crédito. Os bancos também consideram outros fatores na hora de definir os juros cobrados dos consumidores, como risco de inadimplência, lucro e despesas administrativas.

O Copom reúne-se a cada 45 dias. No primeiro dia do encontro, são feitas apresentações técnicas sobre a evolução e as perspectivas das economias brasileira e mundial e o comportamento do mercado financeiro. No segundo dia, os membros do Copom, formado pela diretoria do BC, analisam as possibilidades e definem a Selic.

Inflação

Para 2021, a meta de inflação (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA), que deve ser perseguida pelo BC, definida pelo Conselho Monetário Nacional, é de 3,75%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 2,25% e o superior é 5,25%.

Segundo os últimos dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o IPCA ficou em 10,67%, no resultado acumulado de 12 meses encerrados em outubro deste ano.

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

VARIANTE ÔMICRON NÃO É ÚNICO PONTO DE ATENÇÃO À CADEIA LOGÍSTICA, AVALIA MAERSK

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 08 Dezembro 2021



Arquivo/Divulgação

Empresa trabalha avaliando cenários que possam impactar a cadeia global e do transporte marítimo de contêineres, ainda pressionados pelas altas demandas de consumo durante a pandemia.

A Maersk avalia que a variante Ômicron não é o único ponto de preocupação quanto a novos estresses na cadeia logística mundial. O presidente da Maersk na costa leste da América do Sul (ECSA), Julian Thomas, disse que a nova variante é mais um

exemplo de eventos que podem impactar, porém ainda é cedo para avaliar como ela afetará a logística mundial. Thomas ressaltou que a empresa trabalha avaliando outros cenários que possam impactar a cadeia global, como os congestionamentos nos portos da costa oeste dos Estados Unidos. Ele lembrou que o encalhe do Ever Given fechou o Canal de Suez por uma semana, com reflexos por três meses.

“Sabemos que China tem uma política de zero tolerância para Covid e estão implementando lockdowns pontuais na localidade em que se detecta a variante, podendo impactar cadeia em determinado espaço geográfico”, analisou Thomas, nesta quarta-feira (8), em entrevista a jornalistas.

A Maersk não espera uma baixa temporada (low season) do transporte porque a demanda é continuada. O cenário dependerá se haverá lockdowns ou outras medidas. Ele citou que a questão do bloqueio de carne da exportação brasileira para China melhorou a situação de demanda no sentido de ter um pouco mais de capacidade “A demanda ainda continua muito forte e com isso não resolveu o problema. Não é esse tipo de solução de problema que queremos”, comentou.

A empresa avalia que durante a pandemia os portos brasileiros se mantiveram funcionando normalmente e somente os navios vindos de fora (longo curso) tem suas proformas comprometidas devido ao congestionamento internacional. “Neste momento ainda não detectamos uma grande onda de lockdowns [no mundo]. As notícias são mais otimistas no sentido de que o vírus é mais facilmente transmitido, mas o impacto sobre vacinados é menor do que se poderia esperar. Isso não garante que não teremos impacto no futuro”, concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2021

FERNANDO BIRAL, DA SPA: ESTABILIDADE EM 2021 E OTIMISMO PARA 2022

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 08 Dezembro 2021



Presidente da SPA destaca cenário macroeconômico favorável para agronegócio no próximo ano. Exportações vão contribuir para que porto cresça dois dígitos na movimentação em TEUs sobre 2020. Em entrevista à Portos e Navios, ele falou sobre desestatização, navios 366, VTMS e 5G.

A Santos Port Authority (SPA) trabalha com cenário de estabilidade na movimentação de cargas em 2021, devendo fechar próximo dos patamares de 2020. A administração do porto destaca que houve um crescimento forte nos

seis primeiros meses do ano, que desacelerou no segundo semestre devido, entre outros fatores, à queda na safra de milho e açúcar. Em contrapartida, o câmbio tem favorecido e privilegiado as exportações. Para o agronegócio, a avaliação é que a condição macroeconômica tem sido bastante favorável, aumentando o otimismo da autoridade portuária para 2022. A empresa também tem boas perspectivas para os números da movimentação dos terminais de contêineres.

“Acabamos sofrendo no segundo semestre, mas acreditamos que para o próximo ano vamos voltar a crescer. Na parte de contêineres, alguns armadores estimam crescimento em torno de 5%. A safra agrícola tem se comportado, nos últimos anos, sempre com aumento. Esse ano não deve ser diferente e devemos ter uma nova safra recorde em 2022. Sempre estamos sujeitos às intempéries, mas a tendência é haver aumento de produtividade e aumento da área plantada”, projetou o presidente da SPA, Fernando Biral, em entrevista exclusiva à Portos e Navios.

Para TEUs, o porto estima crescer dois dígitos sobre 2020, ficando acima de 15%. “O último crescimento estava em 18%, mas talvez caia um pouco para 16%-17%. Em 2020, não tivemos crescimento, ficamos estáveis. Em 2021, tivemos um pouco desse efeito do não crescimento em 2020. Mesmo assim, o crescimento foi ainda maior em função das exportações que cresceram”, disse Biral. Na movimentação de contêineres no porto, a SPA estima fechar 2021 perto de 4,8 milhões de TEUs, ante 4,2 milhões nas operações realizadas no complexo portuário santista em 2020.

A SPA projeta que serão realizados 11 leilões de arrendamento no período de março de 2019 até final de 2022. Cinco desses certames já foram realizados, com contratação de R\$ 1,4 bilhão de um universo de R\$ 5,7 bilhões em investimentos contratados para o período. A autoridade portuária santista acredita que 2022 será ano com, pelo menos, três leilões de maior porte. Em 2021 um dos destaques foi a licitação do STS-08A (combustíveis), arrematado pela Petrobras. “Os demais estão dentro do cronograma e teremos pelo menos três maiores: STS-53 (fertilizantes); STS-11 (granéis vegetais) e STS-10 (contêineres). Depois teremos outros [leilões] que são menores”, adiantou Biral.

Biral também contou que a SPA espera progredir na contratação do novo projeto básico do VTMS e que a empresa vem investindo em tecnologia, principalmente voltada para a área de segurança. Contribuindo com a transformação digital da companhia, a empresa também estuda junto a terminais os impactos do 5G. “Essa tecnologia tem aplicação vasta, incrementa a produtividade, vai exigir certo tempo de adaptação, mas achamos que será uma curva rápida de aprendizado e o uso será exponencial. É absolutamente revolucionário o que vamos verificar quando o 5G for implantado. Estamos trabalhando com eles para garantir que essa infraestrutura de telecomunicações seja implementada no porto o mais rápido possível”, destacou.

O presidente da SPA também defendeu o modelo de desestatização e lamentou as críticas que vêm sendo endereçadas ao processo da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Ele disse que grande parte dessa experiência está sendo aproveitada para a desestatização em Santos, que o governo pretende realizar em 2022. Para Biral, o modelo garante segurança jurídica para



todos os arrendatários virtuais. “O modelo privilegia competição e estabelece limites para concentração de cargas. Ele estabelece limites para participação do leilão e, mesmo que eventuais arrendatários e operadores portuários participem do consórcio vencedor, terão limites para não serem concentradores de carga”, afirmou.

Confira a entrevista com o presidente da Santos Port Authority, Fernando Biral.

Portos e Navios: Qual balanço que a SPA faz das atividades da empresa e da gestão do Porto de Santos no ano de 2021?

Fernando Biral: Cada área avançou em sua esfera de atuação. Na operacional, tivemos um grande avanço em relação à adequação da SPA a uma série de exigências de segurança. Reformulamos toda parte de infraestrutura de TI (tecnologia da informação), destinada à segurança. Temos backups de todas as informações gravadas da companhia por mais de 90 dias. Mantemos todas as informações em duplicidade, criamos três centros de controle operacional esse ano. Avançamos na parte de novos softwares, principalmente na parte de segurança e no relacionamento com clientes e fornecedores.

Lançamos um portal, digitalizamos serviço de requisição de serviços materiais (RSM), que passou a ser feito de forma digital. Lançamos um novo site, fizemos protocolo digital e estamos automatizando o sistema de credenciamento, que antes era manual. Foi um ano que aceleramos muito a questão da transformação digital da companhia.

Na área de negócios, conseguimos avançar na questão da Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos) de forma significativa. Hoje está com a SNPTA (Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários), talvez passe pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e seja encaminhada ao TCU (Tribunal de Contas da União), mas está na fase final. Será excepcional para nós. Conseguimos encaminhar todos os leilões, que estão caminhando bem para o ano que vem. Tivemos a realização do STS-08A. Os demais estão dentro do cronograma e teremos pelo menos três mais grandes: STS-53 (fertilizantes); STS-11 (granéis vegetais) e STS-10 (contêineres). Depois teremos outros [leilões] que são menores.

PN: A SPA tem boas expectativas para a área STS-08, que não recebeu propostas no último leilão de arrendamentos portuários. A área é atrativa? O STS-08 volta no ano que vem remodelado?

FB: Para o STS-08, o trabalho agora é de revisão, mas não temos previsibilidade se vamos conseguir fazer no ano que vem. Se for, deve ser bem no final do ano.

PN: Com esse objetivo de ter leilão de desestatização em 2022, como ficam processos dos leilões, do novo contrato do VTMISS (...). Já está definido, por exemplo, se a contratação do VTMISS ocorrerá por intermédio da SPA agora ou se será contrapartida para o futuro concessionário?

FB: A empresa SPA continua. O modelo que teremos na desestatização é que a SPA ficará com a concessão e a empresa e a concessão passam a ser administrados por uma concessionária privada. Por ser uma empresa pública, hoje não existe contrato de concessão da SPA com o governo. A SPA terá um contrato de concessão. Independente disso, a SPA está trabalhando para realizar os leilões e para implantar o VTMISS. Os leilões são vantajosos porque conseguimos estabelecer o fluxo de caixa dos arrendamentos e para precificar corretamente o ativo para desestatização.

No caso do VTMISS, independente do que aconteça a SPA terá que tê-lo. Trabalhamos para implantá-lo e o concessionário privado tem que continuar essa implantação. Estamos refazendo o projeto básico, que começou em 2013-2014. Por uma série de problemas que aconteceram, foi implementado sem sucesso e o contrato foi judicializado. Esse ano retomamos o processo para refazer o projeto básico.

PN: Quanto tempo deve durar o processo?



FB: Em torno de 12 meses ou menos. É feito o projeto e depois tem uma nova licitação para fazer o projeto executivo para implementação. O VTMS é basicamente um sistema de monitoramento, que é o mais completo que existe. Tem informações de radar sensores, AIS (sistema de identificação automática). Hoje já temos por meio de um sistema LPS (local port system) 90% das informações que tínhamos com o VTMS.

No VTMS existe a necessidade de câmeras para gravar os movimentos do canal. Temos mais de 1000 câmeras na companhia, mas não estão no sistema exclusivo para navegação. Não será implantado do zero, vai aproveitar grande parte das informações e da infraestrutura que já temos. Faremos basicamente uma atualização em termos de softwares. VTMS se destina a fazer a gestão da navegação, que já fazemos com excelência.

PN: A empresa que entrar começa os estudos com algum grau de avanço?

FB: Ela começa fazendo diagnóstico dos equipamentos adquiridos. Alguns equipamentos acreditamos que serão aproveitados, o que vai depender da análise da empresa. A questão de posicionamento dos equipamentos talvez tenha que ser refeito e alguns softwares também não sejam aproveitados.

PN: Que tipo de mudanças a implantação do 5G trará para o complexo portuário de Santos? O que já existe em termos de estudos, parcerias e projetos para essa tecnologia?

FB: Hoje trabalhamos com Ministério das Comunicações para fazer algumas provas de conceito aqui no porto. Estamos testando em alguns terminais para começar a absorver essa tecnologia. A tecnologia é nova, ainda não houve a implantação da rede. Pelo que conhecemos de outros portos, tem a possibilidade grande nas operações porque pode automatizar equipamentos, tem a questão de localização de itens, de tracking (...) Tem uma infinidade de utilizações dessa tecnologia dentro do complexo portuário. Existem informações colhidas por meio de sensores. Ela tem aplicação vasta, incrementa a produtividade, vai exigir certo tempo de adaptação, mas achamos que será uma curva rápida de aprendizado e o uso será exponencial. É absolutamente revolucionário o que vamos verificar quando o 5G for implantado.

Existem algumas aplicações que podemos fazer enquanto porto. Estamos trabalhando, por exemplo, na leitura de sensores em alguns locais. As grandes aplicações serão desenvolvidas com os terminais. Falando de um terminal de contêineres, tem possibilidade de automação de equipamentos muito grande. Dependerá até mais dos terminais do que da autoridade portuária. Estamos trabalhando com eles para garantir que essa infraestrutura de telecomunicações seja implementada no porto o mais rápido possível.

PN: A questão da segurança de dados também vem junto?

FB: É uma preocupação grande com a segurança da informação. Fizemos aquisição de novos softwares esse ano para aumentar a segurança da informação. As aplicações 5G, quando houver tráfego dentro da rede, a solução de segurança também é de cada um dos terminais e da autoridade portuária. Trocamos muitas informações e há um cuidado especial para armazenar e para que essa rede não seja invadida. É um fator essencial e investimos bastante esse ano para ter camadas extras de proteção no porto. Com o 5G implantado, a tendência é investirmos ainda mais.

PN: Quais são as metas de manutenção de calado da SPA para 2022? Haverá avanços quanto a recepção de navios de maior porte, inclusive New Panamax (366m)? Há previsão para os primeiros testes com esses navios?

FB: Nossa intenção é fazer aprofundamento do canal para 17 metros. Para isso, precisamos ter o projeto de licenciamento ambiental aprovado. Estimamos que provavelmente em 2022 não vamos conseguir ainda concluir essas etapas, que devem ser concluídas em 2023. Nossa expectativa é avançar com o projeto de licenciamento ambiental. Ficariamos com a contratação da obra para aprofundamento mais para frente. Esse horizonte foi incluído como investimento obrigatório do novo concessionário privado, que terá de aprofundar o canal até chegar nos 17m.



Enquanto isso, estamos trabalhando com terminais para trazer 366m. Poderíamos receber, mas é questão comercial, tem que estabelecer rota para cá. Essa questão de rota é mais complicada. Existe um problema na cadeia de suprimentos global em função de uma retomada muito rápida na movimentação de contêineres. Tem uma série de questões que guiaram essa crise, que já se arrefeceu. Tão logo tenhamos um panorama mais calmo, provavelmente haverá estabelecimento de uma rota para o Brasil com 366m. É um assunto que depende mais dos armadores, junto com os terminais, trazem essa rota para cá. Esse navio, provavelmente, trabalhará na rota Ásia-Santos ininterruptamente.

PN: Qual a expectativa de avanços para os acessos terrestres?

FB: Quando a Fips sair, imediatamente os investimentos mais complexos serão disparados. Temos um pacote bastante ambicioso para eliminar todos cruzamentos porto-ferroviários em Santos. Teremos uma série de investimentos, principalmente em viadutos. Isso ampliará a velocidade de tráfego dos trens, facilitando a movimentação dos caminhões. Temos alguns projetos dedicados ao rodoviário. Um novo projeto na margem esquerda, com novo viaduto da margem esquerda. Na margem direita, no trecho da Alemoa, obras que serão realizadas para melhorar a condição da pista naquela região. Estamos com perspectiva interessante para 2022.

PN: Em termos de movimentação, quanto esperam fechar em 2021?

FB: Trabalhamos com cenário de estabilidade para fechar próximo de 2020. Crescemos muito no primeiro semestre, mas no segundo semestre houve quebra da safra de milho e açúcar. Acabamos sofrendo no segundo semestre, mas acreditamos que para o próximo ano vamos voltar a crescer. Na parte de contêineres, alguns armadores estimam crescimento em torno de 5%. A safra agrícola tem se comportado, nos últimos anos, sempre com aumento. Esse ano não deve ser diferente e devemos ter uma nova safra recorde em 2022. Sempre estamos sujeitos às intempéries, mas a tendência é haver aumento de produtividade, aumento da área plantada. O câmbio tem favorecido, privilegiando as exportações. Para o agronegócio, a condição macroeconômica tem sido bastante favorável e estamos otimistas para 2022.

Para TEUs devemos crescer dois dígitos, acima de 15%. O último crescimento estava em 18%, mas talvez caia um pouco para 16%-17%. Em 2020, não tivemos crescimento, ficamos estáveis. Em 2021, tivemos um pouco desse efeito do não crescimento em 2020. Mesmo assim, o crescimento foi ainda maior em função das exportações que cresceram. Importação houve recuperação em relação a 2020 e 2022 deve crescer o histórico.

PN: A privatização da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo) vem recebendo críticas quanto à falta de debate e à celeridade do processo. Quais são os obstáculos que a SPA consegue antever para realizar o leilão de desestatização em Santos ainda em 2022?

FB: As críticas ao processo de desestatização da Codesa são injustas. O projeto foi bastante debatido. O projeto começou em 2019, foi debatido com sociedade e atores da comunidade. Todas dúvidas colocadas foram sanadas. É difícil entender a razão da crítica, acho que os argumentos não se sustentam muito. Todas as preocupações foram endereçadas e hoje temos no Brasil maturidade grande em termos regulatórios. Estamos há mais de 30 anos de concessões. As primeiras concessões foram renovadas, o modelo regulatório avançou bastante e as modelagens evoluíram muito.

Temos na Codesa um modelo de desestatização muito bom. Em Santos, estamos aproveitando grande parte do que foi feito na Codesa. O modelo garante segurança jurídica para todos os arrendatários virtuais. O modelo privilegia competição e estabelece limites para concentração de cargas. Ele estabelece limites para participação do leilão e, mesmo que eventuais arrendatários e operadores portuários participem do consórcio vencedor, terão limites para não serem concentradores de carga.

Existe preocupação de estimular a competição, mantendo o desenvolvimento do porto ainda debaixo dos interesses públicos. Toda parte de desenvolvimento e zoneamento do porto (PDZ) continua submetida ao Ministério da Infraestrutura. O novo concessionário vai ter que apresentar o

plano para o governo que considere interesses da sociedade expressos no plano nacional de logística (PNL) e no plano mestre do governo federal.

Precisamos assegurar que haja espaço para escoamento das cargas na hinterlândia. As tarifas não vão aumentar porque nascem estabelecidas e, provavelmente, haverá redução dessas tarifas ao longo do tempo porque serão aplicados fatores de produtividade. É um modelo que reduz o Custo Brasil, favorece a competição, preserva o interesse público e fará com que o concessionário invista na infraestrutura que precisa ser feita no porto, de forma mais rápida que se continuar com empresa pública, que hoje tem série de entraves. Vejo com otimismo. Saindo da esfera emocional, a concessão trará muitos benefícios e garantirá profissionalização do setor de portos, que sempre foi um dos mais atrasados em relação à gestão dentre os setores de infraestrutura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2021

'4ª ONDA' NÃO ASSUSTA, MAS ACENDE ALERTA DE TRANSPORTADORES DE CONTÊINERES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 07 Dezembro 2021



Arquivo/Divulgação

Analistas consideram que informações sobre variante Ômicron ainda são preliminares, o que exige acompanhamento constante das atualizações sobre eventuais restrições nos portos. Especialistas recomendam analisar fatores conjunturais com pelo menos dois cenários para os próximos trimestres.

Dois anos após o início da pandemia, os impactos da Covid-19 sobre a cadeia de suprimentos global continuam a representar os principais drivers para as previsões para o transporte marítimo de contêineres. Na última edição do relatório trimestral 'Container Forecaster', a consultoria revisou a previsão apresentada no trimestre anterior, a qual previa que as rupturas no transporte mundial de mercadorias estariam arrefecidas por volta do segundo trimestre de 2022, logo após o Ano Novo Chinês. A última edição publicada em outubro, no entanto, estendeu a linha do tempo desta recuperação para o fim de 2022.

O consultor da Drewry, Eduardo Greco, explicou que os indicadores de eficiência da cadeia de suprimentos acabaram se deteriorando além do esperado, o que pode ser atribuído a fatores como a política de zero Covid do governo chinês, fechando alguns dos principais terminais do país após casos da doença entre os trabalhadores, assim como alguns eventos climáticos extremos que impactaram as operações em algumas partes do mundo.

A Drewry avalia que, como já ocorrido com a variante Delta, o crescimento nos casos da nova variante Ômicron pode provocar restrições na capacidade logística em várias regiões e a China, com o imenso volume dos seus portos, é parte chave nesta equação. "O desafio em prever o retorno a uma situação de normalidade está no fato de que, enquanto temos boa visibilidade das informações no lado do mar, a qualidade e disponibilidade de dados no lado terrestre é bem mais escassa. Tanto quanto possível, confiamos em relatos de recursos locais e pesquisas setoriais, por exemplo", analisou Greco.

Para problemas mais localizados, seja geograficamente, seja dentro de um determinado setor, soluções alternativas podem ser eventualmente encontradas. No entanto, a enorme amplitude dos problemas acaba afetando inúmeros aspectos da cadeia de suprimentos para as quais não há soluções simples. Na visão da Drewry, será necessária uma certa dose de causalidade para que não ocorram mais picos da doença, eventos climáticos extremos ou acidentes como o encalhe do mega navio Ever Given no Canal de Suez, no primeiro semestre; além da materialização de



investimentos que possam reduzir os gargalos da capacidade logística. A consultoria entende que estes são os fatores principais por trás da extensão das previsões de recuperação.

O sócio-consultor da Solve Shipping Intelligence, Leandro Carelli Barreto, disse que o momento não chega a assustar, mas precisa ser acompanhado de perto porque os dados disponíveis ainda são preliminares. Ele explicou que não é possível cravar o que acontecerá, porém é preciso trabalhar com duas a três possibilidades para os próximos trimestres. “Já vemos algum sinal de que o 'backlog' pode estar realmente diminuindo, mas saber onde fretes — vão já tendo atingido o pico, o tamanho da descida e o novo platô dependerá de todos os fatores conjunturais e estruturais”, analisou.

Barreto percebe um ‘frio na barriga’, por exemplo, quando alguns armadores recomendam desvio de carga de um porto suspeito de contaminação em carga refrigerada, como ocorreu recentemente na China. Também chama a atenção a quantidade de casos de contaminação e de mortes por Covid-19 subindo em países como a Alemanha. Apesar do risco de governos tomarem medidas mais restritivas, ele acredita que o setor e a população mundial estão mais resilientes após dois anos de pandemia e novos protocolos de prevenção e controle sanitário.

O consultor acrescentou que a informação de 87 navios esperando para atracar nos portos de Los Angeles e Long Beach também preocupa, considerando que ainda há congestionamentos mesmo após o feriado do Dia de Ação de Graças e a Black Friday, em novembro. Ele ressaltou que já não está mais tão difícil encontrar contêineres no mercado e que não demora tanto assim para embarcar em algumas rotas.

A perspectiva, segundo Barreto, é que no começo de fevereiro será possível saber melhor se a baixa temporada ajudou a equalizar as demandas e os fretes. Caso esse cenário se confirme, a ‘low season’ estará cumprindo o papel de limpar esse backlog. “Temos que estar preparados para todos os cenários e reavaliando constantemente a situação para saber se está indo para um lado ou para outro. O momento é bastante desafiador”, comentou.

A expectativa da Drewry é que a capacidade da frota de navios de contêineres vai permanecer abaixo da demanda até o próximo ano, mas a situação vai se inverter dramaticamente a partir de 2023 com um grande número de novos navios saindo dos estaleiros. Para a consultoria, a questão é como os armadores irão reagir a este excesso de capacidade após o atual período de rentabilidade antes inimaginável.

Assim como as diversas rupturas na cadeia de suprimentos, o aumento nos fretes também ultrapassou as expectativas no 3º trimestre de 2021 — algumas das principais rotas mundiais chegaram a quase 300% de aumento no período de um ano. A Drewry prevê um crescimento médio de 126% nos fretes em 2021. “Para 2022, os fretes spot já mostram sinais de enfraquecimento e devem ser reduzidos, embora permaneçam relativamente altos, enquanto que os contratos devem manter a tendência de alta, uma situação inversa ao que foi observado em 2021”, apontou Greco.

A previsão é um aumento geral de 6% para 2022. O relatório enfatiza que a situação atual não foi causada por um setor específico, nem pode ser solucionado por um determinado grupo de atores do setor. Em que pese os ganhos recordes dos armadores durante todo o período (as margens de Ebit tiveram média de 37% no primeiro semestre de 2021, com alguns armadores chegando acima dos 50%), seus navios seguem aguardando nos portos congestionados, colocando os cronogramas de navegação em desordem e com acesso limitado aos seus próprios contêineres. A consultoria também não culpa os portos e terminais, os quais acabaram se tornando estacionamento de navios e depósitos de pilhas contêineres, já que o vírus afetou a eficiência das suas operações apenas porque havia menos caminhões para transportar e menos armazéns para guardar as mercadorias decorrentes do grande crescimento do comércio digital.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2021

TCU VÊ FRAGILIDADES EM REGULAÇÃO SOBRE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 07 Dezembro 2021



Arquivo/Divulgação

Órgão concluiu não ter havido omissão da Antaq quanto à demurrage, porém entendeu que escolha regulatória da agência deixou mercado se auto regular quanto ao valor cobrado.

O Tribunal de Contas da União (TCU) apontou fragilidades na regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a cobrança de sobre-estadia (demurrage) de contêineres. O órgão considerou que, ao deixar o mercado se auto regular quanto ao valor cobrado e enfrentar apenas os casos abusivos que chegam ao seu conhecimento, a agência deixou de analisar questões cruciais e de realizar uma Análise de Impacto Regulatório (AIR) adequada. O processo foi aberto após denúncia de supostas irregularidades relacionadas à regulação setorial dessa cobrança, apresentada em 2019 pela Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil).

A Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (Seinfra Porto/Ferrovia) concluiu não ter havido omissão da Antaq quanto à sobre-estadia, porém considerou que a Antaq fez uma escolha regulatória para atacar assimetrias de informação, com a definição de alguns elementos relevantes, deixando o mercado se auto regular quanto ao valor cobrado. A avaliação da unidade técnica foi que, ao não estabelecer um valor máximo de sobre-estadia, houve um descasamento da solução com os diversos objetivos e preceitos legais relacionados ao transporte aquaviário no Brasil, em especial a modicidade da cobrança final pelo serviço de transporte e tratamento igualitário de transportadores e usuários.

No processo, a Logística Brasil também questionou a Antaq sobre o modelo de cobrança da demurrage de contêiner apresentado na 'Cartilha de Direitos e Deveres dos Usuários da Navegação Marítima e de Apoio' e sobre a ausência de regulamentação de critérios para a cobrança da sobre-estadia de contêiner, sobretudo quanto a preços máximos. O TCU solicitou à Antaq o encaminhamento de cópia do processo administrativo que culminou com a aprovação da RN-18/2017 e de estudos sobre a modicidade dos valores diários cobrados a título de demurrage de contêiner.

O órgão apontou que a alternativa escolhida pela Antaq de não limitar os valores máximos que podem ser cobrados a título de sobre-estadia não foi precedida do devido processo de AIR. "A unidade técnica ressaltou, com propriedade, que as alternativas possíveis foram apontadas sem, todavia, a realização de uma análise contundente e robusta do custo-benefício, do impacto ou dos riscos de cada uma das soluções", destacou o ministro-relator do TCU, Vital do Rêgo, em seu voto. A Antaq alegou ter realizado a AIR a partir de notas técnicas no processo administrativo que embasou a tomada de decisão. O relator, no entanto, descreveu que a Seinfra Porto/Ferrovia que as análises técnicas contidas nessas notas não se aproximam do modelo ideal de uma AIR do ponto de vista formal, nem do ponto de vista material.

O ministro do TCU considerou que tais análises se limitaram a afirmações de que os debates jurídicos trazem consideráveis impactos regulatórios, que a adaptação dos contratos a um eventual enquadramento jurídico é uma tarefa muito árdua para os transportadores marítimos e que a adoção da natureza de cláusula penal traria enormes prejuízos ao setor. "A decisão de não limitar o valor da sobre-estadia deveria estar embasada em estudos e da demonstração de que é a solução que assegura maiores benefícios e menos prejuízos à sociedade, sob o ponto de vista do interesse público e do mercado regulado", acrescentou em seu voto.



O relator também entendeu que uma das questões primordiais a ser enfrentada é a definição da natureza jurídica da demurrage. O ministro ponderou que ainda não há unificação pela doutrina e jurisprudência brasileiras sobre a matéria, sendo enquadrada ora como cláusula penal, ora como indenização por danos materiais. Rêgo sinalizou que, apesar de se tratar de discussão jurídica, há consideráveis impactos regulatórios que não podem ser ignorados.

O ministro mencionou ainda que tal indefinição gerou insegurança jurídica no mercado regulado, aumentando o índice de judicialização da questão, o que afeta os limites quantitativos da cobrança da sobre-estadia e os custos totais do transporte aquaviário de contêiner no Brasil, conforme relatado pelo denunciante. Ele elencou que a definição do enquadramento da demurrage como indenização (reparação pelas perdas advindas pela demora na devolução do contêiner) ou cláusula penal (multa para incentivar a devolução do contêiner) implica em consequências diversas no valor que pode ser cobrado.

O ministro-relator ressaltou também que os contratos de transporte marítimo envolvem atividades de grande complexidade e que o inadimplemento do contrato pode tanto ocorrer por força de eventos da natureza (deslizamentos de encosta, tempestades, enchentes) quanto por fato de terceiro alheio à relação contratual (greve de auditores fiscais, atraso na liberação da mercadoria, interrupção de vistorias).

Em seu voto, Rêgo observou que a cartilha lançada em 2018 pela Antaq não contribuiu para a pacificação do tema, pois definiu que os valores de sobre-estadia seriam livremente negociados e que possui dupla finalidade, o de ressarcimento das perdas e danos do transportador marítimo e a de compelir a devolução do contêiner. "As duas finalidades indicadas induzem ao enquadramento da cobrança em institutos jurídicos diferentes, cada um com os seus efeitos e suas consequências: o ressarcimento das perdas e danos é a finalidade do instituto da indenização e compelir a devolução do contêiner é a finalidade do instituto da cláusula penal", pontuou.

Para o relator, nem a cartilha nem a RN-18/2017 estipularam a exigência de comprovação dos valores devidos a título de prejuízo ou limitaram a cobrança ao valor do principal (o frete). Tal fato, segundo o ministro do TCU, aumenta a insegurança jurídica no setor e a judicialização da questão, além do aumento do custo final do transporte, ao abrir espaço para cobrança de valores excessivos de sobre-estadia, mesmo que possam vir a ser posteriormente questionados e até cancelados pela atuação da Antaq ou do Judiciário.

A Logística Brasil considera que houve omissão da agência na edição de uma norma sem estudos suficientes e que favorece a continuidade de cobranças ilegais e abusivas, com condutas lesivas aos usuários, como práticas de sonegação fiscal. A associação defende desde 2014 que a solução para a questão da sobre-estadia passa por sua natureza jurídica, respeitando a legislação e a soberania brasileira. A Logística Brasil destacou que o objetivo da denúncia não é impedir a cobrança, mas fazer com que os usuários paguem demurrage em bases justas, garantindo a modicidade dos valores praticados, sem a qual não haveria serviço adequado e competitividade da indústria brasileira.

"Em que pese o TCU não ter considerado a Antaq omissa, com todo respeito à Corte de Contas e aos servidores da agência, mas sair da inércia com estudos insuficientes, como ficou comprovado no processo, não é deixar de ser omissa. Como também ficou demonstrado, a Antaq começou a se mexer sobre o tema, de fato, após a denúncia da nossa associação", afirmou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas.

Procurada pela Portos e Navios, a Antaq informou que a análise realizada pelo TCU teve por base os fundamentos da RN-18/2017. Segundo a agência, posteriormente, foi identificada a necessidade de aperfeiçoamento da regulação, gerando a inclusão na agenda regulatória do biênio 2020/2021 o item 2.2, destinado a desenvolver metodologia sobre abusividade de cobrança de sobre-estadia de contêineres.



“A AIR, exigida por Lei, foi realizada pela Antaq e suas conclusões preliminares foram submetidas à audiência pública em 24 de julho deste ano. O processo encontra-se em fase de consolidação do AIR final e, tão logo seja concluído, será encaminhado para deliberação da diretoria colegiada”, informou a agência reguladora em nota.

O advogado Osvaldo Agripino, que representa a Logística Brasil no processo, viu os apontamentos do TCU como uma ‘puxada de orelha’ ao trabalho da agência reguladora. Ele ressaltou que, antes de encaminhar a denúncia ao tribunal, as questões foram levadas ao conhecimento da Antaq e que a AIR ocorreu após a ida da associação ao TCU. “Parece uma anomalia ter que ir à Corte de Contas dizer o que a agência tem que fazer. Isso não deveria ser recorrente”, comentou.

Agripino avaliou que a omissão da Antaq para regular a demurrage de contêineres contribui para que a demora na devolução alcance dezenas de vezes o valor do frete e o valor da carga, mesmo que o usuário não tenha culpa alguma sobre o atraso. Ele citou que, em processos anteriores, a agência preferiu não limitar o valor da demurrage alegando que, sendo uma indenização pré-fixada, não poderia ser comparada a frete, preço ou tarifa, ferindo assim os preceitos de modicidade e prejudicando pequenas e médias empresas. Para o especialista em Direito Marítimo e Portuário, a discussão da demurrage é tão ou mais importante que o frete.

O diretor-presidente da Logística Brasil acredita que os diversos atores e entidades do setor, incluindo agentes públicos, precisam olhar para eventuais ‘estragos’ causados por armadores ao país, seja por meio das cobranças caras e ilegais, seja por meio de condutas as quais classifica como ‘lesivas’, incluindo sonegação fiscal. “Esta é a segunda vez que o TCU remete um processo de armadores estrangeiros à Receita Federal. No fim, quem está pagando essa conta é o cidadão brasileiro”, alertou Seixas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006