

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 192/2021
Data: 10/12/2021



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
EDITAL PARA CONCESSÃO DA COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO SAI EM JANEIRO	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS FIRMA ACORDO COM WILSON SONS E STARTUP ISRAELENSE.....	4
ANVISA TEM NOVAS REGRAS PARA ACESSO A CARGUEIROS	6
OPINIÃO DE HUDSON CARVALHO: MÃO DE OBRA E DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 5,5% DE JANEIRO A OUTUBRO DE 2021	8
ANTAQ APROVA ABERTURA DE CONSULTA PÚBLICA PARA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	10
BRASIL RECUPEROU 551 KM DE VIAS INTERIORES ECONOMICAMENTE NAVEGADAS EM 2020	11
REGRA DO USO TEMPORÁRIO NOS PORTOS ORGANIZADOS É APROVADA PELA ANTAQ	12
O POVO - CE	13
ATRASO NA RENOVAÇÃO DE INCENTIVO AOS PORTOS IMPACTA CERCA DE R\$ 37 BILHÕES	13
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	15
COM PRIVATIZAÇÃO, PORTO DE SANTOS SERÁ O MAIOR DO HEMISFÉRIO SUL, DIZ TARCÍSIO	15
PORTO DE SANTOS, WILSON SONS E DOCKTECH ASSINAM ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA PARA USO DE TECNOLOGIA PIONEIRA NO BRASIL	16
CORREIO BRAZILIENSE - BR	17
EMPRESÁRIOS COMEMORAM A APROVAÇÃO DO PROJETO DE DESONERAÇÃO DA FOLHA.....	17
DIÁRIO DO LITORAL – SP	19
VLI E TEREOS MOVIMENTAM 955 MIL TONELADAS DE AÇÚCAR EM 12 MESES COM NOVOS ARMAZÉNS	19
ISTOÉ - DINHEIRO	21
IPCA É O MAIS ALTO PARA NOVEMBRO EM 6 ANOS, MAS COMEÇA A DAR SINAIS DE DESCOMPRESSÃO	21
INCÊNDIO EM GALPÃO DE MINERADORA NO PARÁ REACENDE DISCUSSÃO AMBIENTAL EM BARCARENA	21
EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL ATINGEM US\$ 8,36 BI EM NOVEMBRO, RECORDE PARA O MÊS	23
INFLAÇÃO CEDE EM NOVEMBRO NO BRASIL, MAS É A MAIOR EM 12 MESES DESDE 2003	24
MONEYTIMES	26
EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL ATINGEM US\$ 8,36 BI EM NOVEMBRO, RECORDE PARA O MÊS	26
PETROBRAS: PAGAMENTO DA EQUINOR PODE DISPARAR DIVIDENDOS EXTRAORDINÁRIOS, DIZ ÁGORA	26
BASTIDORES DE BRASÍLIA: O JOGO DA PEC DOS PRECATÓRIOS ESTÁ LONGE DO FIM	27
GERADORES PODEM SER AFETADOS POR GARANTIA FÍSICA DA ELETROBRAS NA CAPITALIZAÇÃO, DIZ ENGIE.....	28
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	29
CNPE AUTORIZA 11 BLOCOS DE PARTILHA NA OFERTA PERMANENTE DA ANP	29
JORNAL O GLOBO – RJ	33
CORREIOS: GOVERNO JÁ DESCARTA PRIVATIZAR ESTATAL EM 2022 POR FALTA DE APOIO NO CONGRESSO.....	33
RIO É A SEGUNDA CAPITAL NO PAÍS QUE MAIS PERDEU PASSAGEIROS EM VOOS EM 5 ANOS, DIZ IBGE.....	34
TOFFOLI VOTA PARA COMEÇAR EM 2024 A PROIBIÇÃO DE ICMS MAIOR SOBRE ELETRICIDADE E TELECOMUNICAÇÕES	36
LIMITAR VOOS DO SANTOS DUMONT É SOLUÇÃO MAIS RÁPIDA PARA DAR FÔLEGO AO GALEÃO.....	37
GOVERNO AUTORIZA CONSTRUÇÃO DE 3,5 MIL KM DE FERROVIAS PELO SETOR PRIVADO.....	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
PETROBRAS PERFURA POÇO MAIS PROFUNDO DO PAÍS, NO PRÉ-SAL DA BACIA DO ESPÍRITO SANTO.....	40
MINISTROS DAS FINANÇAS DO G-7 MARCAM REUNIÃO PARA DISCUTIR INFLAÇÃO GLOBAL	42
MP JUNTO AO TCU QUER INVESTIGAR PARCERIA ENTRE INCRA E BELO SUN PARA EXPLORAR OURO EM ASSENTAMENTO	42
PARCEIRO DA BELO SUN EM PROJETO DE REFINO DE OURO, GOVERNO DO PARÁ SILENCIA SOBRE IRREGULARIDADES.....	43
TRIBUNA DA BAHIA - BA	45
CODEBA ULTRAPASSA MARCA HISTÓRICA NA MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE CARGAS.....	45
LEILÃO DO 5G FOI MAIOR CERTAME DE RADIOFREQUÊNCIA DA AMÉRICA LATINA	45
VALOR ECONÔMICO (SP)	46
SANTOS BRASIL INICIA SEGUNDA ETAPA DE EXPANSÃO EM SP	46
EXPORTAÇÕES DE CAFÉ RECUAM EM VOLUME E RECEITA EM NOVEMBRO	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 192/2021
Página 3 de 59
Data: 10/12/2021
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,5% NO PORTO DE QINGDAO E SAI NA CASA DE US\$ 108 POR TONELADA	48
REINO UNIDO TROCA RETALIAÇÃO POR PARCERIA CONTRA O DESMATAMENTO.....	49
EGIS ESTUDA LEILÕES DE RODOVIAS E AEROPORTOS.....	50
SANTOS BRASIL INICIA SEGUNDA ETAPA DE EXPANSÃO EM SP	52
GOVERNO LIBERA PRIMEIRAS FERROVIAS EM REGIME DE AUTORIZAÇÃO	53
EXPORTAÇÕES DO SETOR TENDEM A CONTINUAR EM ALTA	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	55
AFRETAMENTOS DE NAVIOS 'ECO TYPE' SÃO ANIMADORES, AVALIA PETROBRAS.....	55
APROVADOS OS PRIMEIROS PEDIDOS DE REDUÇÃO DA ALÍQUOTA DE ROYALTIES DE CAMPOS OPERADOS POR EMPRESAS DE PEQUENO OU MÉDIO PORTES.....	56
CHEGADA DE CRUZEIROS NOS PORTOS DE SALVADOR E ILHÉUS MARCA RETOMADA DAS ATIVIDADES TURÍSTICAS NA BAHIA	57
OFERTA PERMANENTE: APROVADA A INSCRIÇÃO DE MAIS UMA EMPRESA	57
CSP VAI AUMENTAR INVESTIMENTO EM FORNECEDORES LOCAIS.....	58
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	59
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EDITAL PARA CONCESSÃO DA COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO SAI EM JANEIRO

Ministério da Infraestrutura leva em conta a aprovação dos documentos da desestatização da empresa

Por: Redação



Porto de Vitória Foto: Felipe Torres Marinho/Divulgação/Codesa

O edital para a concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) deve ser publicado na primeira quinzena do mês que vem. A expectativa do Ministério da Infraestrutura leva em conta a aprovação, na última quarta-feira, dos documentos da desestatização da empresa pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

O acompanhamento do processo, por meio da alienação das ações da União, associada à outorga da concessão do serviço público de administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho, ambos no Espírito Santo, foi realizado pelo ministro Bruno Dantas.

“Dado o escopo definido para a análise e ressalvadas as determinações e recomendações feitas neste acórdão, não foram constatadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo de outorga”, sintetizou o relator.

O TCU determinou ao Ministério da Infraestrutura que, nos próximos processos de desestatização de portos, divulgue, com antecedência razoável, todas as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas dos estudos de viabilidade, com destaque para o modelo econômico-financeiro.

Por sua vez, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) terá de suprir as lacunas regulatórias da minuta do contrato de concessão dos portos capixabas, possibilitando a efetiva implementação das regras pactuadas, a exemplo daquelas que dizem respeito a aplicação de penalidades, critérios para o processo de caducidade, revisão extraordinária, entre outros.

Detalhes

O contrato de concessão terá vigência de 35 anos, prorrogável por mais cinco anos, e tem previsão de R\$ 783 milhões em investimentos privados. Seu objeto abrange a administração do porto e a exploração indireta das instalações dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho. A resolução veda a exploração direta das estruturas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/12/2021

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS FIRMA ACORDO COM WILSON SONS E STARTUP ISRAELENSE

O acordo de cooperação técnica serve para o monitoramento do leito marítimo do Porto de Santos

Por: ATribuna.com.br



Solução mapeia em tempo real a profundidade do canal de navegação

A Santos Port Authority (SPA), a Wilson Sons e a DockTech assinaram nesta quinta-feira (9) um acordo de cooperação técnica para aperfeiçoamento e uso de tecnologia inédita de monitoramento do leito marítimo do Porto de Santos. O acordo tem o objetivo de melhorar a solução de monitoramento em tempo real da profundidade do canal de navegação do Porto de Santos

Desenvolvida pela startup israelense DockTech, a solução mapeia em tempo real a profundidade do canal de navegação e é capaz de entender o padrão de assoreamento dos portos, prevendo como as variações no leito afetam a segurança da navegação e o transporte de cargas.

O diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, destaca que a iniciativa integra a estratégia da SPA de unir esforços com a comunidade portuária e agentes públicos e privados da região para encontrar padrões e semelhanças em serviços, viabilizando seu compartilhamento para racionalizar investimentos e acelerar o processo de inovação em busca de maior eficiência operacional.

“Essa parceria é um marco importante, pois mostra que juntos podemos fazer mais e melhor para colocar o Porto de Santos em um novo patamar de desempenho e inovação tecnológica”, afirma Biral.

Segundo a APS, a interação com a Wilson Sons e a DockTech é a primeira iniciativa regrada pela norma da Autoridade que estabelece diretrizes de parcerias para o desenvolvimento de inovações tecnológicas no Porto.

Testes

Os primeiros testes com a tecnologia no Brasil ocorreram em Santos e, agora, com o acordo de cooperação técnica, a parceria será ampliada. “Ter como parceiro estratégico o maior porto da América Latina é muito significativo para nós e oportuno para o aprimoramento da ferramenta”, destaca Márcio Castro, diretor executivo da divisão de rebocadores da Wilson Sons.

A tecnologia de gêmeos digitais da DockTech utiliza dados de medição de profundidade coletados pelos rebocadores da Wilson Sons para criar uma representação virtual dinâmica do leito marítimo do Porto. Ao analisar esses dados com algoritmos baseados em inteligência artificial, é possível identificar a ocorrência de assoreamento, antecipar as necessidades de dragagem e garantir maior segurança à navegação.

De acordo com a SPA, as campanhas para levantamentos hidrográficos, que são utilizados para monitoramento das profundidades do canal de acesso do Porto de Santos e para acompanhamento e medição dos serviços de dragagem, custam em torno de R\$ 2 milhões por ano.

Além da redução dos custos, outro benefício apontado pelo executivo da Wilson Sons é a possibilidade de antecipar cenários e entender como condições meteoceanográficas afetam o assoreamento do canal. “A ferramenta nos alimenta com dados 24 horas por dia. Isso permite uma visualização dinâmica do que ocorre no porto. É como substituir uma foto por um filme em tempo real”, explica Márcio.

A Autoridade Portuária irá cooperar na análise técnica e aperfeiçoamento da ferramenta, sugerindo adequações que atendam às necessidades da SPA, além de propor novas aplicabilidades e possíveis ganhos viabilizados pelo uso da solução.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/12/2021

ANVISA TEM NOVAS REGRAS PARA ACESSO A CARGUEIROS

Entre as novas normas, tripulantes precisam estar vacinados contra a covid-19

Por: **Fernanda Balbino**



Nova norma vale para tripulantes, práticos, agentes marítimos, operadores portuários e fornecedores Foto: Matheus Tagé

Tripulantes de navios, fornecedores de bordo e demais profissionais, incluindo práticos e agentes de navegação, só poderão acessar as embarcações se estiverem vacinados contra a covid-19. A regra é da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), que estabeleceu ainda outras exigências, como testes realizados 72 horas antes do momento do embarque. Segundo usuários, as novas normas, apesar de muito importantes, podem atrasar o início das operações.

De acordo com o relator da norma, o diretor da Anvisa Alex Machado Campos, “a Agência considerou a vacinação como princípio balizador das medidas sanitárias para a operação e para o embarque e desembarque de plataformas situadas em águas jurisdicionais brasileiras e de embarcações de carga”.

A nova norma da Anvisa vale para “tripulantes, práticos, agentes marítimos e protetores, fornecedores, operadores portuários, e demais prestadores de serviços e profissionais de quaisquer naturezas”. O regramento estabelece, ainda, que pessoas não elegíveis pelo Programa Nacional de Imunização estão dispensadas da apresentação do comprovante desde que cumpram quarentena de 14 dias antes do embarque.

Com relação ao teste laboratorial, ele deverá ser do tipo RT-PCR ou RT-LAMP (testes moleculares usados para o diagnóstico da covid-19). Poderá ser aceito, ainda, resultado não reagente por teste rápido de antígeno (IgG e IgM), feito com 24 horas de antecedência da viagem. Além disso, a norma prevê a realização de triagem pré-embarque para identificação de sintomas da doença.

Segundo o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, os controles e exigências se tornaram mais rígidos. Mesmo assim, deveriam ser estendidos a outros setores da sociedade, como confraternizações de fim de ano, desfiles carnavalescos e qualquer tipo de aglomeração.

“Sabemos da importância do controle dessa nova variante decorrente da pandemia de covid-19, mas não temos dúvida que poderá atrasar o início das operações dos navios. Porém, entendemos que a saúde pública e vidas humanas são prioridades que não devemos discutir e devem merecer todo o controle dos órgãos de saúde pública”, afirmou Roque.

O diretor de Relações Institucionais da Praticagem de São Paulo, Carlos Alberto de Souza Filho, concorda. Segundo ele, 100% dos funcionários da entidade estão imunizados contra a covid-19. Isto inclui os práticos, os marítimos, o pessoal administrativo e de estaleiros.

Os responsáveis por orientar as manobras de navios estão dispensados da regra dos testes. Mesmo assim, a Praticagem tem um programa periódico de testagem. “É importante estabelecer parâmetros e detalhes. Estamos atendendo aos requisitos e vamos continuar com máscaras, luvas e higienização de lanchas”.

Procurado, o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) informou que tanto a entidade quanto as associadas vêm cumprindo todas as determinações e protocolos exigidos.

Quarentena

O texto prevê, ainda, o estabelecimento de planos de contingência e procedimentos, incluindo a notificação de casos suspeitos e confirmados à Anvisa. Após a identificação de covid-19 nas embarcações, todos a bordo serão considerados contatos do caso confirmado, devido às condições de vida e de trabalho muito próximas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/12/2021

OPINIÃO DE HUDSON CARVALHO: MÃO DE OBRA E DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL

Hudson Carvalho é Especialista em Gestão de Pessoas e em Estratégia Organizacional

Por: Hudson Carvalho



Foto: Carlos Nogueira/AT

“Quem é do mar não enjoa.” Martinho da Vila, samba de 2012. Seja do mar, ou dos portos, não enjoa. Notícias não faltam. Esta quinta (9), foi dia de novidades, para quem acompanha a atividade portuária. Primeiro, o “sinal verde” do Tribunal de Contas da União - TCU para o seguimento do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), leia-se, dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho.

Enquanto isso, a Câmara dos Deputados aprovou Requerimento de Urgência para a votação do BR do Mar, que propõe novas regras para a cabotagem. Decisões tomadas longe dos portos, mas que trarão alto impacto para o mundo do trabalho nessa atividade.

Por quê? Porque entre outras características, as duas iniciativas são apresentadas como são: oportunidades de aumento da produtividade e redução do Custo Brasil.

Vamos traduzir essa afirmação para o dia a dia dos negócios portuários. Primeiro a redução de custos, autoexplicativa quando se fala em manter empresas saudáveis.

É uma condição que vai nos levar, em futuro próximo, a discutir, entre outras, o tamanho dos “ternos” de trabalho nos navios, costado, pátios e armazéns, bem como a forma de remunerá-los, como já é feito pelas empresas que operam terminais – pela via dos acordos coletivos – e que agora precisará ser discutida também no âmbito dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs).

O impacto? Um processo de negociação mais sofisticado para cada Convenção Coletiva de Trabalho, que vai exigir alto grau de maturidade das instituições que representam as empresas e dos trabalhadores e seus sindicatos. Acertará quem buscar o sucesso pela via do acordo, economizando energia gasta em disputas judiciais, investindo-a na criação de medidas que mantenham a qualidade e ampliem o número de postos de trabalho.

A produtividade (capacidade de “fazer mais com menos”) trará consigo a necessidade de rever processos de trabalho, tornandoos mais simples e rápidos, na maioria das vezes com a adoção de novas tecnologias. Do simples pensar fora da caixa, usando recursos existentes, até a completa transformação digital.



Há muito a ser feito. Áreas de Operações, Manutenção e TI repensando processos, redefinindo tecnologias. Recursos Humanos, reinventando estrategicamente as relações, o ambiente de trabalho e qualificando pessoal. Alta administração, atuando estrategicamente, dentro de regras de governança, cada vez mais justas, aprimorando o conjunto das relações do Porto com a Cidade. Enquanto isso, as demais áreas da organização ajustam-se, como peças novas em um novo quebra-cabeças.

Começamos o texto usando o exemplo de iniciativas do presente, as quais, se analisarmos a velocidade em que avançam em seus cronogramas, em tempo recorde, estarão espalhadas por todo o País. São apenas exemplos de uma realidade que vem gradativamente impondo-se e que não trazem apenas mudanças difíceis. Trata-se de um novo mundo, que criará novas oportunidades de trabalho, diferentes, algumas que não imaginávamos existir, mas que serão melhor qualificadas e remuneradas que as anteriores.

Já que começamos com uma música, termino com outra para uma dica ao trabalhador portuário, avulso ou vinculado: “Quem sabe faz a hora, não espera acontecer.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/12/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 5,5% DE JANEIRO A OUTUBRO DE 2021

No período, foram movimentados 1,010 bilhão de toneladas. As informações são do Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ

O setor portuário nacional (portos públicos e portos privados) movimentou, de janeiro a outubro deste ano, 1,010 bilhão de toneladas. O número representou crescimento de 5,5% em relação a igual período de 2020. Os portos públicos movimentaram 344,5 milhões de toneladas, aumento de 5,01%, e as instalações privadas 665,8 milhões de toneladas (+ 5,70%). As informações são do Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ.

Os portos privados que tiveram maior crescimento relativo de movimentação em relação ao período janeiro/outubro de 2020 foram o Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul, com mais 95,3%, e o Terminal Portuário do Pecém, com mais 36,2%. Entre os portos públicos, os destaques foram os portos do Itaquí (+27,0%) e Itaguaí (+21,1%).

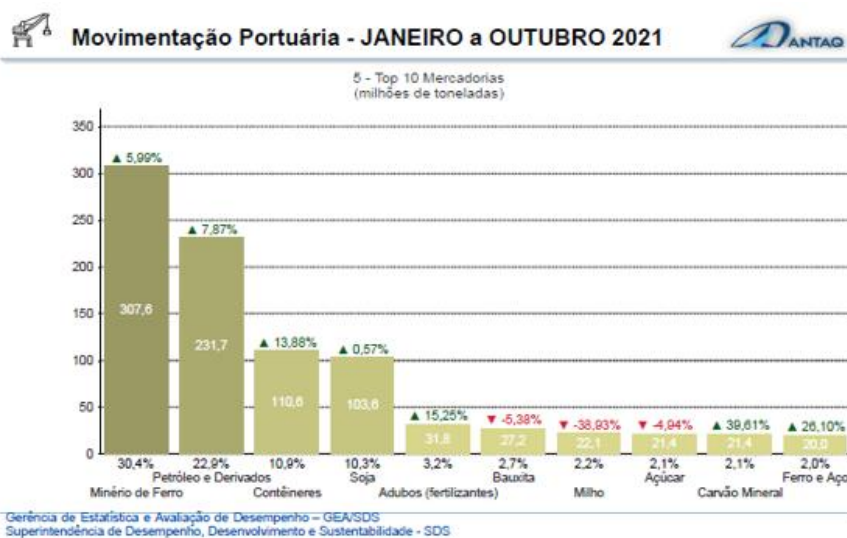
As instalações com maiores crescimentos relativos foram:

- Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (Total: 14,7 mi t, 17º em mov.), ▲95,3%
- Terminal Portuário do Pecém (Total: 17,6 mi t, 15º em mov), ▲36,2%
- Terminal Aquaviário de Osório (Total: 10,6 mi t, 21º em mov), ▲31,2%
- Terminal Aquaviário da Ilha d'Água (Total: 18,1 mi t, 13º em mov), ▲27,3%
- Itaquí (Total: 26,9 mi t, 8º em mov), ▲27,0%
- Terminal Ilha Guaíba – TIG (Total: 22,4 mi t, 11º em mov), ▲20,2%
- Itaguaí (Total: 44,8 mi t, 5º em mov), ▲21,1

Em relação aos perfis de carga, o granel sólido (que representa 58,4% do total das cargas movimentadas nas instalações portuárias brasileiras) cresceu 1,8% em comparação com o mesmo período do ano passado, alcançando a movimentação de 589,7 milhões de toneladas. O granel líquido totalizou 260,8 milhões de toneladas (25,8% do total), registrando, até outubro de 2021, aumento de 9,7% em relação ao apurado nos dez meses do ano passado. A

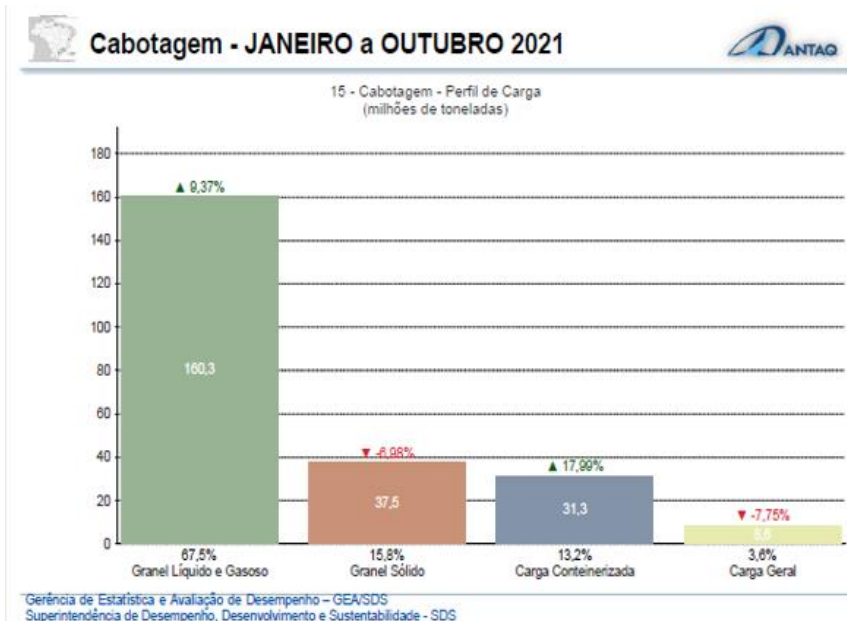
movimentação de carga containerizada alcançou 110,6 milhões de toneladas, com crescimento de 13,88%, e carga geral solta (com share de 4,9% do total) cresceu 11,7%, somando a 49,2 milhões de toneladas.

Entre as cargas mais movimentadas no período (jan/out), além dos contêineres, destaque para petróleo e derivados, que representaram 22,9% de toda a movimentação (231,7 milhões de toneladas), e crescimento de 7,9% em comparação com igual período de 2020; adubos (fertilizantes), com participação de 31,8 milhões de toneladas, crescimento de 15,3%; carvão mineral, que movimentou 21,4 milhões de toneladas, alta de 39,6%; e ferro e aço que registraram 20,0 milhões de toneladas movimentadas, elevação de 26,1%.



Navegações

Entre as navegações, o longo curso, que representa 70,5% de toda movimentação portuária brasileira, apresentou crescimento de 6,0% até outubro de 2021 em comparação com igual período de 2021. A cabotagem geral cresceu 6,7%, sendo que a cabotagem de contêineres teve expansão de 18,0% em toneladas e 15,8% em TEU. Já a navegação interior registrou queda de 5,0% no período.



Em outubro



Após crescimentos expressivos na movimentação de janeiro a julho, representando elevação de 9,8% no período, a movimentação mês a mês, de agosto a outubro, registrou quedas. A retração de outubro (-5,5%), especificamente, foi puxada pelo granel sólido, que apresentou -8,6%, e pelo granel líquido (-4,7%). Já a movimentação de carga containerizada cresceu 4,1% e a de carga geral solta +7,7% registraram crescimento no período.

Entre as mercadorias que puxaram a queda de outubro, as principais foram o milho, com queda de 53,6% em comparação com o mesmo mês de 2020 e o açúcar (-39,2%). As instalações que registraram quedas expressivas em outubro deste ano foram: o Ponta da Madeira com queda de 7,0% e Santos (-18,1%). No porto de Santos as quedas foram puxadas pelo açúcar (-45,1%) e milho (-41,1%), além de combustíveis (petróleo e derivados -18,2% e etanol combustível -78,0%). A movimentação do terminal de Ponta da Madeira é basicamente de minério de ferro.

Já os destaques positivos de outubro foram o porto de Rio Grande, com crescimento de 55,1% em comparação com o mesmo mês de 2020, puxado por movimentação de soja e de fertilizantes; o Tpet/Toil em Açú, +28,1%, com movimentação de petróleo, e o porto do Pecém, +44,1%, em razão do carvão mineral e petróleo e derivados.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 10/12/2021

ANTAQ APROVA ABERTURA DE CONSULTA PÚBLICA PARA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Contrato será de 25 anos e investimentos estimados em R\$ 3,263 milhões. O valor de outorga mínimo proposto é de R\$ 33,3 milhões

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta quinta-feira (9), a realização de consulta e audiência públicas para o recebimento de contribuições para o aprimoramento da minuta de edital e contrato relativos ao processo de licitação para desestatização e concessão do Porto de São Sebastião, em São Paulo.



A concessão do Porto de São Sebastião visa modernizar o modelo de gestão portuária e atrair novos investimentos em infraestrutura. A vigência do contrato de concessão será de 25 anos, prorrogável por até 5 anos.

Crédito foto: Porto de São Sebastião

A modelagem prevê o pagamento do valor de outorga mínimo de R\$ 33,3 milhões a ser realizado em parcela única e o critério de licitação escolhido foi o de maior valor outorga, com realização de leilão da modalidade presencial.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 10/12/2021

BRASIL RECUPEROU 551 KM DE VIAS INTERIORES ECONOMICAMENTE NAVEGADAS EM 2020



O levantamento feito pela ANTAQ mostra que o crescimento foi motivado mais por fatores conjunturais do que estruturais

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulga, nesta sexta-feira (10), a nova edição do estudo sobre as vias interiores “economicamente navegadas” (VEN 2020). O levantamento, feito a cada dois anos, aponta que a extensão das vias fluviais economicamente navegadas no Brasil atingiu 19.167 quilômetros em 2020, um acréscimo de 551 quilômetros em

relação aos dados apurados em 2018.

Acesse aqui o estudo completo.

https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2021/brasil-recuperou-508-km-de-vias-interiores-economicamente-navegadas-em-2020/Estudo-VEN_2020.pdf

Para o diretor da ANTAQ e relator da matéria, Adalberto Tokarski, embora ainda tímido, o resultado mostra o reconhecimento das vantagens do modal hidroviário pelos donos de cargas, investidores e prestadores de serviço do setor. “O transporte aquaviário é mais eficiente em percursos longos e grandes quantidades de cargas, especialmente commodities, além de ser ambientalmente mais amigável. Investimentos nesse modal para o transporte de carga melhora a logística brasileira e torna a matriz mais equilibrada”.

O primeiro estudo, relativo aos anos de 2010 e 2011, constatou a existência de 20.955 km de vias interiores “economicamente navegadas” no país. Os demais apresentaram os dados de 2013, 2016 e 2018, com os seguintes resultados: 20.037, 19.463 e 18.616 km, respectivamente. Agora, são 551 quilômetros a mais do que o apurado no estudo realizado pela Agência, em 2018, representando crescimento de 2,96%.

Segundo Tokarski, os portos do “Arco Amazônico”, por exemplo, movimentaram 360 milhões de toneladas de cargas em 2020, representando mais de 30% da movimentação portuária brasileira. Isso mostra a importância e o potencial da região que dispõe, atualmente, de 9 complexos portuários, integradas por 68 instalações portuárias, sendo 29 operando na cabotagem e no longo curso, e 23 exclusivamente no longo curso.

De acordo com o superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ, José Renato Fialho, as mudanças observadas, entre 2018 e 2020, se devem à dinâmica do mercado. “As pequenas diferenças constatadas são mais conjunturais do que estruturais, indicando que uma política pública mais voltada para o desenvolvimento das vias navegáveis poderia alterar esse cenário de estagnação e acelerar a recuperação de investimentos no setor”.

São consideradas vias aquaviárias interiores economicamente navegadas aquelas em que há ocorrência de transporte por Empresa Brasileira de Navegação (EBN) ou empresa estadual prestando serviço nas navegações longitudinal de cargas, longitudinal de passageiros ou longitudinal misto (passageiros e carga).

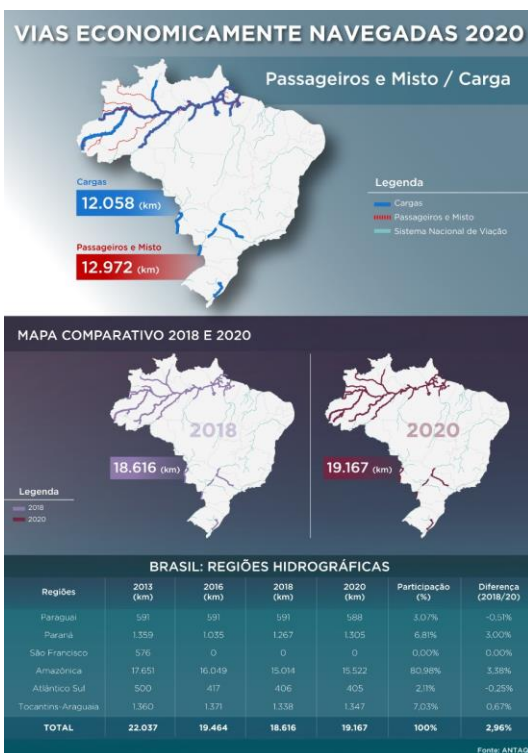
Levantamento por bacia

Considerando a distribuição das vias por bacia hidrográfica, o levantamento da ANTAQ apurou que a Região Hidrográfica Amazônica, que representa aproximadamente 81% do total das vias economicamente navegadas do país, foi a que mais cresceu: aumento de 3,38% em comparação com o levantamento anterior, o que corresponde a mais 508 km na sua extensão.

Outras regiões hidrográficas que apresentaram aumentos de extensão foram: Paraná, que cresceu 38 km, registrando aumento de 3% em relação ao apurado no levantamento de 2018, e a do Tocantins-Araguaia, que somou mais 9 km, aumento de 0,67% na comparação com o levantamento anterior.

Já as bacias do Paraguai e Atlântico Sul tiveram suas extensões reduzidas em comparação com a sondagem anterior de, respectivamente, 3 km (-0,51%) e 1 km (-0,25%). A região do São Francisco não apresentou navegação econômica nos dois últimos levantamentos. Em 2016, cerca de 576 km eram navegados economicamente naquela hidrovia.

Com a nova aferição, as bacias hidrográficas passam a ter a seguintes extensões economicamente navegadas: Paraguai, 588 km; Paraná, 1.305 km; Amazônica, 15.522; Atlântico Sul, 405 km; e Tocantins-Araguaia, 1.347 km.



Metodologia

Para realizar o levantamento, a ANTAQ utilizou informações dos bancos de dados federais que contemplam o transporte aquaviário – o Sistema de Desempenho Portuário (SDP) –, da Agência, e o Sistema Mercante, de gestão do Ministério da Economia.

As simulações para aferição da extensão das vias navegadas são realizadas com o auxílio do Sistema de Informações Georreferenciadas da ANTAQ. A ferramenta de caminhos mínimos do SIGTAQ identifica e calcula, em quilômetros, o percurso hidroviário entre um par de origem/destino (O/D). Supondo-se que este seja o caminho percorrido pela embarcação e subtraindo-se eventuais sobreposições de trechos para os vários pares O/D, encontra-se a extensão total das vias navegadas.

Infográfico - VEN 2020

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
 Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
 Fone: (61) 2029-6520
 FAX: (61) 2029-6517
 E-mail: asc@antaq.gov.br
 Data: 10/12/2021

REGRA DO USO TEMPORÁRIO NOS PORTOS ORGANIZADOS É APROVADA PELA ANTAQ



Crédito: Divulgação/ANTAQ

Regulamentação possibilitará o teste para movimentação de novas cargas até então não exploradas nas áreas portuárias

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta quinta-feira (9), a proposta de regulamentação da regra do “uso temporário” nos portos organizados. A norma visa regulamentar a contratação de uso temporário de áreas e instalações



portuárias localizadas na poligonal do porto para movimentação de cargas com mercado não consolidado.

Com a aprovação, será possível testar novas cargas até então não exploradas nas áreas portuárias, possibilitando a criação de novos corredores logísticos para o comércio exterior e a navegação de cabotagem. Além disso, a medida dará maior segurança jurídica para esse tipo de contratação por parte dos portos.

Os novos artigos que serão inseridos na Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 vão impulsionar os investimentos nos portos organizados. Além disso, a Agência vai desenvolver um processo seletivo simplificado e regras para o uso temporário na proposta da Agenda Regulatória para o triênio de 2022 a 2024. O processo foi relatado pela Diretora Flavia Takafashi.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 10/12/2021

OPOVO

O POVO - CE

ATRASO NA RENOVAÇÃO DE INCENTIVO AOS PORTOS IMPACTA CERCA DE R\$ 37 BILHÕES

Os dados foram apresentados durante evento promovido pelo Conselho Feminino do Brasil Export que debateu o "Impacto da Reforma Tributária nos Portos: Consequências para o Reporto e a BR do Mar".

Por O Povo



A presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-ES, Luciana Mattar Vilela Nemer, vê riscos aos portos com a não renovação do Reporto (foto: divulgação/CDC CE)

Com a renovação dos incentivos fiscais concedidos aos portos travada no Congresso há um ano, o setor já amarga prejuízos de cerca de R\$ 37 bilhões no Brasil. Os dados foram apresentados durante a terceira live promovida pelo Conselho Feminino do Brasil Export que debateu o "Impacto da Reforma Tributária nos Portos: Consequências para o Reporto e a BR do Mar".

O evento liderado pela presidente do Conselho Feminino do Brasil Export, Mayhara Chaves, também diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC) e presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), contou com moderação da advogada da Merco Shipping, Raquel Lannes.

Instituído por meio da Medida Provisória nº 206/2004, convertido posteriormente na Lei nº 11.033 e regulado com o Decreto nº 6759, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) vinha sendo renovado desde 2007, mas sua renovação está travada no Congresso Nacional há um ano.



O regime em questão estabelece a suspensão do imposto de importação, IPI e da contribuição para o PIS/PASEP e COFINS no fornecimento de máquinas e equipamentos, além de outros bens às empresas beneficiárias do Reporto, ou mesmo na sua importação, desde que sejam destinados ao ativo imobilizado. Ou seja, para a utilização exclusiva em portos na execução de serviços específicos da atividade propriamente portuária.

O tema ganhou ainda mais relevância dentro do contexto atual do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) do Governo Federal. A Fundação Getúlio Vargas (FGV), por exemplo, estima que os anúncios públicos relativos ao setor portuário já realizados com base na vigência do Reporto contemplava investimentos de aproximadamente R\$ 7 bilhões, além de outros R\$ 7 bilhões previstos para outros 42 anúncios públicos para os Terminais de Uso Privados (TUPs) e R\$ 23 bilhões em mais 17 novos arrendamentos – sem contemplar as expansões das instalações já existentes.

Ontem, durante o evento, a conselheira federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-ES, Luciana Mattar Vilela Nemer explicou que o Reporto é um incentivo fiscal estruturante que deve ser mantido em qualquer país que trata a sua infraestrutura logística como assunto estratégico e é medida elementar para atrair investimento, tanto para a construção como para a atualização dos portos nacionais com o objetivo de ter maior eficiência operacional e maior capacidade de movimentação.

“Quando se fala na maior capacidade de movimentação de carga, isso obviamente traz um retorno ao país de investimentos concedidos”, pontua. É esse retorno acontece não somente na forma de geração de maior arrecadação, mas também na geração de novos empregos e riqueza.

A não renovação do Reporto, explica, representa um gatilho para a revisão da viabilidade de todos os projetos já anunciados. Consequentemente, isso resulta na desaceleração dos investimentos, perda de eficiência e da capacidade das movimentações dentro das instalações já existentes.

“A suspensão é aplicada somente para máquina e outros bens que não tenham similar nacional”, destaca Luciana Mattar.

Essa demora na renovação do Reporto, continua Luciana Mattar, principalmente ao longo do tempo, tornaria as instalações portuárias incapazes de atingir o nível de eficiência que se espera em relação aos resultados comparados com terminais portuários de outros países, implicando diretamente no comércio exterior brasileiro e na economia do país.

Reforma tributária

No contexto geral da Reforma Tributária, a coordenadora do Departamento Tributário da Kincaid / Mendes Vianna Advogados, Jeniffer Pires, ressaltou que há muitos projetos de reforma tributária no Brasil. “Quando falamos de reforma tributária, um ponto principal é a facilitação que a reforma pode trazer para todos nós contribuintes. Temos no país inúmeros tributos e além dos tributos temos as questões peculiares de cada estado, com suas obrigações acessórias. As obrigações acessórias têm um papel fundamental para o nosso setor logístico e para o setor portuário do nosso país porque tudo isso anda em conjunto.”

Sobre a BR do Mar, Jeniffer lembra que hoje representa 11% do transporte nacional e que ainda há muitas possibilidades de crescimento, pois é cinco vezes mais barato do que o setor rodoviário. Isso, sem contar com a questão de meio ambiente, já que é mais limpo e tem a possibilidade de conectar o país de uma forma muito boa.

Representando a Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap fez uma avaliação do Brasil nos últimos cinco anos, quando foram implantadas uma série de mudanças como a Lei das Estatais; o regime de exploração do pré-sal; a reforma do ensino médio; a Lei de Liberdade Econômica; e a Reforma da Previdência. “Estamos experimentando em vários segmentos minirreformas. Eu acho

que nós acabamos sempre fazendo reformas que não fazem o diagnóstico adequado dos nossos problemas e acabamos começando de novo a não crescer e voltamos a falar vamos reformar.”

Para ela, o grande mérito da reforma tributária é porque traz uma estrutura para o sistema tributário brasileiro. Na questão do reporto, destaca, há uma natureza de benefício fiscal, mas o reporto tende a sumir dentro de uma reforma tributária. “De certa forma, ela causa algumas distorções dentro do próprio sistema concorrencial brasileiro e contribui para que o Brasil seja um país ruim para se fazer negócio, nossa classificação é 145 no ranking de acordo com o fórum econômico mundial”, concluiu.

A pluralidade no debate, segundo Mayhara Chaves, foi importante diante de um tema tão rico e urgente que está na pauta voltada para o desenvolvimento econômico do país. “Hoje, pudemos mostrar os nossos pensamentos e o que que a gente tem discutido internamente dentro do Conselho Feminino”.

Fonte: O Povo - CE

Data: 10/12/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP COM PRIVATIZAÇÃO, PORTO DE SANTOS SERÁ O MAIOR DO HEMISFÉRIO SUL, DIZ TARCÍSIO

Informação: CNN Brasil (10 de dezembro de 2021)



Ministro Tarcísio de Freitas Reuters

Em solenidade que marcou a concessão de nove ferrovias do governo federal para o setor privado nesta quinta-feira (9), o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que “o Brasil está caminhando para ter a estrutura mais privada do mundo” e que os portos serão os próximos a ser privatizados.

“Os portos serão privados em muito pouco tempo. A primeira privatização portuária foi aprovada ontem pelo TCU [Tribunal de Contas da União], no Porto do Espírito Santo. Ele irá à leilão provavelmente em março”, afirmou o ministro.

Tarcísio também disse que pretende privatizar outros portos nacionais e que, com os investimentos gerados, o Porto de Santos se tornará o maior do Hemisfério Sul.

“Na sequência vem São Sebastião, Itajaí e depois o Porto de Santos. E, com isso, ninguém segura mais esse movimento. Só em Santos são R\$ 16 bilhões de investimentos, com aprofundamento de canal, de 15 para 17 metros, e investimentos em acesso, tanto ferroviário quanto rodoviário”, declarou.

“Vamos pegar o maior porto da América Latina e transformar no maior porto do Hemisfério Sul. O porto que movimentava 130 milhões de toneladas vai movimentar 250. Esse ano já movimentou 165”, acrescentou.

Durante a temporada de leilões do Ministério da Infraestrutura, o Super Infra, o terminal O STS08A do Porto de Santos foi arrematado pela Petrobras por R\$ 558 milhões.



O terminal possui 297.349 metros quadrados e tem investimento previsto de R\$ 678,3 milhões durante a vigência do contrato, que tem duração de 20 anos. Além deste valor, outros R\$ 1,3 bilhão serão usados pela empresa vencedora em gastos operacionais.

Também estava prevista a concessão do terminal STS08, mas este não recebeu propostas no leilão, e o governo disse que fará novos estudos para reliciar a área.

Em 2021, treze terminais portuários foram ativos de concessões em leilões executados pelo Ministério da Infraestrutura. No total, foi gerado R\$ 1,8 bilhão em investimentos, com R\$ 813,7 milhões de outorga. Além disso, a pasta informa que a realização das concessões vai criar 26.993 empregos.

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

Data: 10/12/2021

PORTO DE SANTOS, WILSON SONS E DOCKTECH ASSINAM ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA PARA USO DE TECNOLOGIA PIONEIRA NO BRASIL

Informação: SPA (10 de dezembro de 2021)

A Santos Port Authority (SPA), a Wilson Sons e a DockTech assinaram nesta quinta-feira (09/12) acordo de cooperação técnica para aperfeiçoamento e uso de tecnologia inédita de monitoramento do leito marítimo. O acordo formaliza parceria que visa o estudo e colaboração entre as 3 empresas para aperfeiçoamento de solução de monitoramento em tempo real da profundidade operacional do canal de navegação e acesso aos berços de atracação do Porto de Santos. Desenvolvida pela startup israelense DockTech, a solução mapeia em tempo real a profundidade do canal de navegação e é capaz de entender o padrão de assoreamento dos portos, prevendo como as variações no leito afetam a segurança da navegação e o transporte de cargas.

O diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, destaca que a iniciativa integra a estratégia da SPA de unir esforços com a comunidade portuária e agentes públicos e privados da região para encontrar padrões e semelhanças em serviços, viabilizando seu compartilhamento para racionalizar investimentos e acelerar o processo de inovação em busca de maior eficiência operacional. “Essa parceria é um marco importante, pois mostra que juntos podemos fazer mais e melhor para colocar o Porto de Santos em um novo patamar de desempenho e inovação tecnológica”, afirma Biral.

A interação com a Wilson Sons e a DockTech é a primeira iniciativa regradada pela norma da SPA que estabelece diretrizes de parcerias para o desenvolvimento de inovações tecnológicas no Porto.

Os primeiros testes com a tecnologia no Brasil ocorreram no Porto de Santos e, agora, com o acordo de cooperação técnica, a parceria será ampliada. “Ter como parceiro estratégico o maior porto da América Latina é muito significativo para nós e oportuno para o aprimoramento da ferramenta”, destaca Márcio Castro, diretor executivo da Divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

A tecnologia de gêmeos digitais da DockTech utiliza dados batimétricos (medição da profundidade) coletados pelos rebocadores da Wilson Sons para criar uma representação virtual dinâmica do leito marítimo do Porto. Ao analisar esses dados com algoritmos baseados em inteligência artificial é possível identificar a ocorrência de assoreamento, antecipar as necessidades de dragagem e garantir maior segurança à navegação.

“A infraestrutura portuária mundial ainda não possui instrumentos capazes de monitorar em tempo real a profundidade dos canais de navegação e acesso aos berços de atracação. A solução da DockTech possibilita fazer essa medição de forma dinâmica e, assim, evitar restrições de calado operacional, aumentar a segurança da navegação e prevenir o desperdício de recursos com dragagem”, explica Uri Yoselevich, co-fundador da DockTech.



As campanhas para levantamentos hidrográficos, categoria A, ordem especial, que são utilizados para monitoramento das profundidades do canal de acesso do Porto de Santos e para acompanhamento e medição dos serviços de dragagem, custam em torno de R\$ 2 milhões por ano. Biral explica que a nova tecnologia possibilitará à SPA aprimorar seu planejamento e investir de forma mais assertiva e eficiente na manutenção da profundidade do canal de navegação do Porto.

Além da redução dos custos, outro benefício apontado pelo executivo da Wilson Sons é a possibilidade de antecipar cenários e entender como condições meteoceanográficas afetam o assoreamento do canal. “A ferramenta nos alimenta com dados 24 horas por dia. Isso permite uma visualização dinâmica do que ocorre no porto. É como substituir uma foto por um filme em tempo real”, explica Márcio.

A Autoridade Portuária irá cooperar na análise técnica e aperfeiçoamento da ferramenta, sugerindo adequações que atendam às necessidades da SPA, além de propor novas aplicabilidades e possíveis ganhos viabilizados pelo uso da solução.

O secretário-executivo adjunto do Ministério da Infraestrutura, Felipe Queiroz, conheceu de perto a tecnologia. “A agenda de inovação é uma prioridade do Governo Federal, esse tipo de iniciativa tem total apoio do Ministério da Infraestrutura. É um grande avanço da SPA para fazer de Santos um porto mais moderno, mais seguro e operacionalmente mais inteligente”, destaca.

Norma para parcerias – A norma que estabelece as diretrizes para parcerias no Porto de Santos, publicada em setembro, abre um leque de possibilidades para o ecossistema de inovação que visa a intensificar a cooperação entre a SPA, os terminais portuários, instituições científicas e tecnológicas, institutos de pesquisa e startups em busca de soluções compartilhadas para as atividades do Porto de Santos.

Esse regramento integra a agenda de inovação que a SPA deflagrou em 2019 com a digitalização de serviços e desburocratização de normas com vistas a avançar para o modelo de Porto 4.0. A Autoridade Portuária também criou um Comitê de Inovação que concentrará as iniciativas de soluções tecnológicas.

Outro aspecto importante desse processo é a relação Porto-Cidade, visto que estabelece um envolvimento maior com as universidades, por meio de uma interlocução sobre o novo perfil do trabalhador portuário, de forma que as universidades possam preparar os graduandos para ocupar os novos postos de trabalho gerados pelos terminais.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 10/12/2021

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

EMPRESÁRIOS COMEMORAM A APROVAÇÃO DO PROJETO DE DESONERAÇÃO DA FOLHA

Desoneração ganha sobrevida. Senado aprova prorrogação, por dois anos, do benefício aos 17 setores da economia que mais empregam. Texto vai à sanção presidencial

Por Jorge Vasconcellos

Em votação simbólica, o Senado aprovou, ontem, o Projeto de Lei (PL) 2.541/2021, que prorroga por dois anos a desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia. O plenário manteve a íntegra do texto já aprovado pela Câmara. A matéria segue, agora, para sanção do presidente Jair Bolsonaro.



O setor de calçados é um dos beneficiados com a desoneração – (crédito: NANDO OLIVEIRA/Esp. EM/D.A Press)

A desoneração da folha é um mecanismo que permite às empresas dos setores beneficiados pagarem alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta, em vez de 20% sobre a folha de salários. Essa permissão foi introduzida há 10 anos pela Lei 12.546/2011, cuja validade termina neste mês. O projeto aprovado pelo Senado prorroga os efeitos da lei até o fim de 2023.

O PL é de autoria do deputado Efraim Filho (DEM-PB). No Senado, o relator, Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB), manteve a íntegra do texto, em meio a um entendimento entre os parlamentares sobre a necessidade e a urgência da prorrogação da desoneração. Ele, inclusive, rejeitou sete emendas que foram apresentadas. Caso houvesse alterações no projeto, a Câmara teria de analisá-lo novamente.

Estímulos

No parecer, o relator ressaltou que, com o avanço da vacinação contra a covid-19 e a consequente redução de média de novos casos, “o reaquecimento da economia impõe estímulos fiscais e a prorrogação (ou manutenção) dos já existentes”. Segundo ele, “a desoneração proposta neste projeto já consta historicamente em nosso ordenamento e, com a aprovação desta Casa, continuará a atender os mesmos setores”.

O parecer diz, também, que “ainda vivemos altos índices de desemprego, subocupação e desalento”. “Nesse sentido, a não prorrogação da desoneração da folha criaria óbices para a retomada de empregos”, sustentou.

Vital do Rêgo defendeu que, no lugar de “medidas paliativas e temporárias”, o Congresso passe a se debruçar sobre o debate de “medidas reais e permanentes” de estímulo ao emprego e à economia do país. Ele citou, entre outras ações, a necessidade de uma reforma tributária.

O PL 2.541/2021 foi aprovado dois dias depois de o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), receber representantes de associações de todos os setores beneficiados pela lei. Durante a reunião, os empresários pediram que a proposta fosse aprovada ainda nesta semana, com o argumento de que a desoneração é uma política bem desenhada, que estimula o investimento e a empregabilidade. Segundo eles, o fim desse mecanismo no contexto da pandemia traria imprevisibilidade e danos ao mercado de trabalho.

Pacheco decidiu levar o projeto diretamente ao plenário, ou seja, sem a necessidade de passar por comissões. A proposta havia sido aprovada na Câmara em 17 de novembro.

Fundamentais

Após a aprovação do projeto, Pacheco disse que a matéria é “muito importante para o país, que se refere a uma forma de tributação a 17 setores cuja alta empregabilidade recomenda esse tratamento”. Segundo ele, “uma prorrogação muito desejada para a manutenção de atividades econômicas absolutamente fundamentais para a geração de emprego e de trabalho no Brasil”.

Esta não é a primeira vez que o Legislativo aprova a prorrogação da desoneração da folha de pagamento. Em junho de 2020, os parlamentares adiaram o fim desse mecanismo, que ocorreria naquele ano, para 31 de dezembro de 2021. Bolsonaro vetou a prorrogação, mas o veto foi derrubado pelo Congresso.



Agora, diferentemente, o governo apoia a prorrogação da desoneração. A mudança de postura foi adotada com o objetivo de atrair o apoio do empresariado às mudanças no cálculo do teto de gastos, prevista na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios.

Comemoração

Presidente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit), Fernando Valente Pimentel comemorou a aprovação do PL da desoneração da folha de pagamento. Segundo ele, a medida é fundamental não só para a preservação dos empregos, mas também para as empresas seguirem “na sua jornada de geração de novos postos de trabalho”.

As empresas filiadas à Abit empregam cerca de 1,5 milhão de trabalhadores. “O maior programa social que nós temos é o emprego, emprego digno, formal e com todas as garantias da legislação”, defendeu. “Esse projeto vai ao encontro dos interesses do país, considerando que as perspectivas de crescimento para 2022 são mais modestas, fazendo com que a geração de emprego venha a ser reduzida.”

A presidente da Federação Nacional de Call Center, Instalação e Manutenção de Infraestrutura de Redes de Telecomunicações e de Informática (Feninfra), Vivien Suruagy, considera que a prorrogação da desoneração da folha vai garantir empregos e possibilitar investimentos, inclusive na implantação da tecnologia do 5G.

A líder empresarial observou, entretanto, que ainda há outras questões que devem ser debatidas para resolver o custo Brasil, como a aprovação de uma reforma tributária que reduza a carga de impostos das empresas. “A prorrogação da desoneração é uma grande notícia para todos os 17 setores envolvidos, mas temos de enfrentar o custo Brasil, reduzindo o peso dos impostos para quem produz”, afirmou Suruagy.

O professor José Oreiro, do Departamento de Economia da Universidade de Brasília (UnB), criticou a política de desonerações no Brasil. Segundo ele, as empresas beneficiadas deveriam ser obrigadas a apresentar, de forma detalhada, algumas contrapartidas, como a de empregos preservados e gerados.

“O governo está renunciando a uma receita sem pedir nenhum tipo de contrapartida por parte das empresas. Por exemplo: contrapartida em termos de não demitir funcionários, ou realizar investimentos. Você não pode dar um benefício com dinheiro público sem exigir uma contrapartida”, disse Oreiro. “O que essas empresas oferecem em troca para o governo? Qual é o benefício disso para a sociedade? Como é a contrapartida que as empresas estão dando? Nenhuma.”

O docente observa que “as próprias empresas beneficiadas sequer se preocupam em demonstrar, com argumentos, com estudos, quais foram os benefícios gerados por essa medida”.

Fonte: Correio Braziliense - BR
Data: 10/12/2021



DIÁRIO DO LITORAL – SP

VLI E TEREOS MOVIMENTAM 955 MIL TONELADAS DE AÇÚCAR EM 12 MESES COM NOVOS ARMAZÉNS

Ativos localizados no Tiplam (Porto de Santos) e em Guará, interior de São Paulo, completam primeiro aniversário neste mês de novembro e são resultado de um investimento combinado de R\$ 205 milhões

DA REPORTAGEM



Em 16 de novembro de 2020, VLI e Tereos inauguraram dois armazéns de açúcar construídos nos terminais do Porto de Santos e na cidade de Guará / REPRODUÇÃO / FACEBOOK / VLI

Um ano após a ativação de dois novos armazéns construídos para aumentar a eficiência da cadeia logística de exportação de açúcar, a Tereos, uma das empresas líderes no país na produção de açúcar, etanol e energia, e a VLI, responsável pelo Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), localizado na Baixada Santista, celebram a marca de 955 mil toneladas movimentadas no período. O número é 30,6% maior que as 731 mil toneladas registradas nos 12 meses que antecederam a inauguração dos empreendimentos, o que atesta o ganho em competitividade proporcionado pelos ativos, mesmo em uma temporada de quebra de safra.

“Este fluxo simboliza tanto a integração de modais quanto o atendimento desde a origem da carga até o porto, diretrizes logísticas sob as quais a atuação da VLI é embasada. A movimentação representa o compromisso da companhia em viabilizar as adequações que a singularidade de cada operação nos demanda”, afirma Sebastião Furquim, diretor Comercial da VLI.

“Além do aumento do potencial de volume a ser exportado e do ganho de eficiência nas operações, a parceria com a VLI também vem ao encontro das iniciativas da Tereos em sustentabilidade, já que com o transporte ferroviário, reduzimos as emissões de gases de efeito estufa. Essa marca de quase 1 milhão de toneladas transportadas celebra o sucesso e a sinergia que temos com a VLI”, comenta Pierre Santoul, diretor-presidente da Tereos no Brasil.

Atualmente, o Tiplam é responsável pela exportação de 25% de todo o açúcar brasileiro via litoral santista. O dado reforça a importância da logística intermodal para o escoamento de açúcar e grãos produzidos no país. No complexo portuário do Tiplam, porta de saída para os volumes destinados à exportação, a integração com o modal ferroviário e a chegada de 100% da carga exportada pelos trilhos tornam o processo de escoamento mais ágil.

HISTÓRICO.

Em 16 de novembro de 2020, VLI e Tereos inauguraram dois armazéns de açúcar construídos nos terminais do Porto de Santos e na cidade de Guará (SP), frutos da parceria estabelecida pelas empresas, no valor de R\$ 205 milhões, com capacidade para 240 mil toneladas.

O armazém localizado no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), ativo da VLI localizado na Baixada Santista, tem capacidade para armazenar 115 mil toneladas de açúcar bruto. O segundo armazém situa-se no terminal de Guará, estrutura da VLI no interior de São Paulo, na região onde estão localizadas as unidades industriais da Tereos. A instalação tem capacidade para 125 mil toneladas, das quais 80 mil toneladas são destinadas à armazenagem de açúcar da Tereos.

As construções fazem parte do acordo de longo prazo assinado pelas duas empresas em junho de 2018, com investimentos de R\$ 145 milhões por parte da Tereos e R\$ R\$ 60 milhões pela VLI, e que prevê uma capacidade de transporte de 1 milhão de toneladas de açúcar bruto por ano.

Em maio de 2019, a Tereos começou a embarcar o volume integral do seu açúcar bruto pelo sistema ferroviário integrado da VLI. As cargas de açúcar partem do terminal de Guará por meio do sistema ferroviário operado pela VLI até o Tiplam.

Fonte: Diário do Litoral - SP

Data: 10/12/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

IPCA É O MAIS ALTO PARA NOVEMBRO EM 6 ANOS, MAS COMEÇA A DAR SINAIS DE DESCOMPRESSÃO

Por José de Castro e Rodrigo Viga Gaier

SÃO PAULO/RIO DE JANEIRO (Reuters) – A inflação ao consumidor brasileiro registrou notável alta em novembro e ainda foi a mais elevada para o mês seis anos, mas começou a dar sinais de alguma descompressão, que se continuada pode influenciar as expectativas para os juros no ano que vem depois de o Banco Central endurecer o discurso contra o aumento indesejado dos preços.

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) desacelerou a alta em novembro para 0,95%, ante avanço de 1,25% em outubro. É a maior taxa para o mês desde 2015 (1,01%). Em novembro de 2020, a variação mensal fora de 0,89%. Os dados foram divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nesta sexta-feira.

A alta foi puxada pelos custos com transportes, impulsionados, por sua vez, pelos preços dos combustíveis.

Em 2021, a inflação acumula alta de 9,26% e, nos últimos 12 meses, sobe 10,74%, acima dos 10,67% registrados nos 12 meses imediatamente anteriores. A taxa em 12 meses é a mais alta desde novembro de 2003 (11,02%).

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 10/12/2021

INCÊNDIO EM GALPÃO DE MINERADORA NO PARÁ REACENDE DISCUSSÃO AMBIENTAL EM BARCARENA

Por Marta Nogueira

RIO DE JANEIRO (Reuters) – Um incêndio em galpão de produtos químicos industriais da mineradora multinacional Imerys, em Barcarena (PA), nesta semana, reacendeu discussões sobre a necessidade de se realizar um licenciamento ambiental conjunto do importante complexo industrial no município.

O incêndio, que entra para uma extensa lista de ocorrências ambientais na região das últimas décadas, aconteceu na segunda-feira em um dos galpões da empresa francesa em sua planta de beneficiamento de caulim –considerada a maior do mundo–, dissipando fumaça e gerando temores sobre contaminação do ar, do solo e de rios.

As plantas industriais de Barcarena, como a da Imerys, têm licenças ambientais individuais, mas nunca foi feita uma avaliação dos impactos sinérgicos e cumulativos do complexo pelo poder público para que se possa entender o conjunto de impactos e a interação entre eles, segundo o Ministério Público Federal.

Dessa forma, quando há a ocorrência de um evento como esses, torna-se difícil verificar, com detalhes, até onde estão os impactos relacionados, disse à Reuters a procuradora da República Maria Olívia Pessoni Junqueira.

“Há a ausência de uma visão do poder público sobre os impactos ao meio ambiente e à população de maneira global”, afirmou Junqueira, que é titular de questões ambientais federais em Barcarena.



“As empresas acabam se beneficiando dessas circunstâncias. São tantos os impactos que não conseguimos identificar os responsáveis.”

Enquanto isso, o complexo, cuja vocação está voltada para a verticalização mineral e logística de agronegócios, está crescendo rapidamente, desacompanhado de medidas necessárias para assegurar a segurança da população e do meio ambiente, alertou.

Em março deste ano, o MPF solicitou a órgãos estaduais do Pará que atuem para retomar as tratativas e providências necessárias ao cumprimento de um Termo de Compromisso (TAC) assinado em 2016 para o monitoramento ambiental dos impactos cumulativos e associados das atividades das empresas do distrito. No entanto, a procuradora afirmou que as conversas andam bem devagar.

O TAC foi assinado por Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas), Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Codec) e Procuradoria-Geral do Estado (PGE), além do MP estadual e federal.

Segundo a Semas, o licenciamento do complexo industrial está em discussão.

SENTINELAS

O incêndio da Imerys desta semana chegou ao conhecimento do MPF rapidamente por meio de canais já estabelecidos com moradores devido a desastres anteriores, juntamente com outras acusações que não puderam ser confirmadas ou descartadas imediatamente, como de um possível despejo efluentes nos igarapés Curuperê e Dendê, o que a empresa nega.

A Semas informou que durante vistoria no empreendimento da Imerys a equipe de fiscalização aplicou três autos de infração: poluição do solo, poluição do ar e não cumprimento de comunicado de acidente ambiental.

Segundo a Imerys, o incêndio ocorreu “em uma pequena parcela do produto químico hidrossulfito de sódio”, substância que pode provocar irritação temporária do aparelho respiratório, caso seja inalada. Além disso, disse que a ocorrência foi controlada ainda na noite de segunda-feira e a fumaça “completamente dissipada em poucas horas”.

Mesmo assim, a população local relatou irritações respiratórias e na pele, fuga para locais distantes do incêndio, assim como temores sobre a possibilidade de contaminação mais grave, segundo o MPF. A planta da Imerys é separada de residências por apenas um muro.

“A empresa já disponibilizou apoio médico para as comunidades e, sem reconhecer responsabilidade, a pedido de autoridades, está também distribuindo água a determinadas comunidades e está colaborando com todos os órgãos e entidades responsáveis para auxiliar no que for aplicável e necessário”, afirmou a Imerys.

“Não há, por ora, qualquer indício de uma contaminação mais grave”, frisou.

O incêndio, que está sob investigação da empresa e de autoridades, não afetou a produção da planta de beneficiamento de caulim, que tem capacidade de 2 milhões de toneladas. Além dessa planta, a Imerys tem um porto na região.

Segundo a Semas, a empresa tem licenciamento ativo e está em processo de renovação sob condicionantes, em análise pela equipe técnica.

HISTÓRICO

Receios e acusações dos moradores da região –que dividem o espaço com áreas industriais e uma zona portuária– ocorrem após terem testemunhado diversos desastres ambientais no complexo ao longo das últimas décadas.

Em um levantamento feito pelo MPF em 2016, figuravam pelo menos 17 grandes acidentes ambientais desde 2000, incluindo cerca de cinco eventos de derramamento de efluentes da francesa Imerys.

Também estão na lista de problemas, atribuídos a diversas empresas que atuam na região, chuvas de fuligem, derramamento de coque em rios, mortandade de peixes, e até um naufrágio com um navio com 5 mil bois no leito do porto de Vila do Conde.

“A população está cansada... está bastante ressentida com todos esses impactos... infelizmente as respostas têm sido literalmente apagar incêndios”, disse a procuradora Junqueira.

“Eu espero que esse desastre possa ser um catalizador desse processo (de realizar um licenciamento). E a gente vai estudando outras medidas para viabilizar.”

Para ilustrar o problema, Junqueira pontuou que, no início deste ano, foi detectada em alta densidade no rio Pará, na região de Barcarena, uma substância chamada microcistina, produzida por cianobactérias, formando fenômeno conhecido como explosão de algas, deixando as águas esverdeadas e com cheiro forte e podendo fazer mal para a saúde. No entanto, não foi possível constatar a origem do problema.

A cidade de Barcarena, a 30 km em linha reta da capital do Pará, Belém, e com cerca de 100 mil habitantes, tem saneamento básico precário e depende amplamente dos recursos naturais da região, cuja população consome água de rios e de poços artesianos.

No mais recente desastre com grande repercussão, autoridades tomaram medidas contra um despejo de efluentes pela Hydro Alunorte, da norueguesa Norsk Hydro, no rio Pará, em 2018. Após o caso, a maior produtora de alumina do mundo anunciou investimentos em unidade de tratamento de água no local.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 10/12/2021

EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL ATINGEM US\$ 8,36 BI EM NOVEMBRO, RECORDE PARA O MÊS

(Por Laís Morais)



Caminhão com carregamento de soja

SÃO PAULO (Reuters) – As exportações do agronegócio do Brasil somaram 8,36 bilhões de dólares em novembro, alta de 6,8% no comparativo anual e um recorde para o período, informou o Ministério da Agricultura nesta sexta-feira, destacando que o resultado foi impulsionado por altos preços dos produtos.

O recorde anterior para os meses de novembro foi registrado em 2011, quando as vendas externas foram de 8,31 bilhões de dólares. Com isso, o agronegócio representou 41,2% das exportações totais brasileiras no mês passado.

“O resultado positivo em novembro ocorreu em função dos elevados preços médios dos produtos do agronegócio exportados pelo Brasil. O índice de preço destes produtos foi 22,3% superior ao observado em novembro de 2020”, disse a pasta em nota.

O destaque principal foi o avanço da soja em grão, com volume 80,2% superior no ano a ano, alcançando 2,6 milhões de toneladas, segundo analistas da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais (SCRI) do ministério.

A China permaneceu como o principal país importador da oleaginosa, com 2,2 milhões de toneladas adquiridas no mês, totalizando 86,2% de todo o volume exportado pelo Brasil.

De acordo com os analistas da pasta, dois fatores são fundamentais para explicar o resultado favorável: atraso no plantio e colheita da soja, em função de condições climáticas adversas, e safra recorde da oleaginosa (137,3 milhões de toneladas em 2020/2021).

“Desta forma, as exportações do grão foram postergadas em 2021, e, em função do recorde de safra, ainda há grãos para a venda externa neste final de ano.”

Outro fator é a alta do preço médio de exportação do grão da oleaginosa, que atingiu 511 dólares por tonelada (+38,7%).

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 10/12/2021

INFLAÇÃO CEDE EM NOVEMBRO NO BRASIL, MAS É A MAIOR EM 12 MESES DESDE 2003

Por AFP



O presidente Jair Bolsonaro (E) e o seu ministro da Economia, Paulo Guedes, durante uma coletiva de imprensa em 22 de outubro de 2021, em Brasília - AFP/Arquivos

dados oficiais publicados nesta sexta-feira (10).

A inflação brasileira alcançou 10,74% em 12 meses até novembro, o maior percentual desde novembro de 2003, apesar de o aumento mensal dos preços ter sido levemente inferior ao de outubro, segundo

A inflação de novembro situou-se em 0,95%, abaixo do 1,25% de outubro (dado revisto para cima). O aumento do índice foi influenciado pelo setor dos transportes, afetado pelos preços da gasolina, segundo o IBGE.

Desde janeiro, no entanto, o aumento dos preços ao consumidor é de 9,26%.

O avanço registrado em novembro ficou abaixo das projeções do mercado, situadas em 1,07% no último boletim Focus do Banco Central, com base em consulta a mais de uma centena de consultorias e instituições financeiras.

“Sete dos nove grupos de produtos e serviços pesquisados tiveram alta em novembro”, informou o IBGE em seu relatório.

“A maior variação (3,35%) e o maior impacto (0,72 p.p.) vieram dos Transportes”, acrescentou. O segundo setor em que o aumento dos preços mais incidiu foi o da habitação (1,03%), seguido dos gastos pessoais (0,57%).



As expectativas da inflação para este ano no boletim Focus aumentaram a 10,18%, muito longe da meta de 3,75%, e do teto de 5,25%, estabelecidos pelo Banco Central.

– Aumento da fome –

A inflação corrói a renda das famílias e afeta especialmente os mais vulneráveis, que destinam o grosso de sua renda à compra de alimentos. Imagens de pessoas revirando o lixo em busca de comida têm se multiplicado nos últimos meses no Brasil.

O governo do presidente Jair Bolsonaro, que tentará a reeleição em 2022, aumentou em novembro a ajuda do programa Auxílio Brasil, sucessor do popular Bolsa Família, criado pelo governo do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010).

A partir deste mês, a ajuda subirá de R\$ 224 reais para R\$ 415, em média, até o fim de 2022, ano em que o número de beneficiários será estendido de 14,6 milhões para 17 milhões.

Os recursos provêm de uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC), promovida pelo governo e aprovada pelo Congresso, que permite ampliar a margem dos gastos públicos.

Esta manobra, qualificada como eleitoreira por seus opositores, gerou incerteza nos mercados e, para alguns especialistas, contribui para deteriorar os indicadores macroeconômicos, incluindo a inflação.

– Rumo a uma nova alta dos juros –

Diante do avanço incessante da inflação, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central elevou na quarta-feira a taxa básica de juros para 9,25%, com um aumento de 1,5 ponto percentual, assim como em outubro, em um esforço para conter os preços.

O Copom destacou que “a alta dos preços foi acima do esperado”.

Assim, a Selic atingiu seu maior nível desde 2017 e o Copom previu, ainda, um aumento similar em fevereiro (até 10,75%).

Para o economista William Jackson, da companhia Capital Economics, a inflação de novembro “levemente inferior ao previsto, não impedirá que o Copom eleve a Selic” de novo.

“No entanto, é um sinal de que a inflação está se estabilizando um pouco antes do que o esperado pela maioria dos analistas e reforça nossa opinião de que o ciclo de ajustes não vai durar muito mais depois da reunião de fevereiro”, acrescentou.

As projeções situam a inflação em 5,02% ao ano em 2022, segundo o boletim Focus.

A política do Banco Central deu lugar a várias advertências sobre seu impacto na expansão econômica de uma medida que tende a conter o crédito e o investimento. O ministro da Economia, Paulo Guedes, admitiu: “o Brasil vai crescer um pouco menos porque vamos estar combatendo (sic) a inflação”.

No terceiro trimestre, o PIB brasileiro sofreu contração (-0,1%) pelo segundo trimestre consecutivo, após uma queda (-0,4%) entre abril e junho, e o país entrou tecnicamente em recessão.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 10/12/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL ATINGEM US\$ 8,36 BI EM NOVEMBRO, RECORDE PARA O MÊS

Por Reuters



Com isso, o agronegócio representou 41,2% das exportações totais brasileiras no mês passado (Imagem: Reprodução/Embrapa)

As exportações do agronegócio do Brasil somaram 8,36 bilhões de dólares em novembro, alta de 6,8% no comparativo anual e um recorde para o período, informou o Ministério da Agricultura nesta sexta-feira, destacando que o resultado foi impulsionado por altos preços dos

produtos.

O recorde anterior para os meses de novembro foi registrado em 2011, quando as vendas externas foram de 8,31 bilhões de dólares.

Com isso, o agronegócio representou 41,2% das exportações totais brasileiras no mês passado.

“O resultado positivo em novembro ocorreu em função dos elevados preços médios dos produtos do agronegócio exportados pelo Brasil. O índice de preço destes produtos foi 22,3% superior ao observado em novembro de 2020”, disse a pasta em nota.

O destaque principal foi o avanço da soja em grão, com volume 80,2% superior no ano a ano, alcançando 2,6 milhões de toneladas, segundo analistas da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais (SCRI) do ministério.

A China permaneceu como o principal país importador da oleaginosa, com 2,2 milhões de toneladas adquiridas no mês, totalizando 86,2% de todo o volume exportado pelo Brasil.

De acordo com os analistas da pasta, dois fatores são fundamentais para explicar o resultado favorável: atraso no plantio e colheita da soja, em função de condições climáticas adversas, e safra recorde da oleaginosa (137,3 milhões de toneladas em 2020/2021).

“Desta forma, as exportações do grão foram postergadas em 2021, e, em função do recorde de safra, ainda há grãos para a venda externa neste final de ano.”

Outro fator é a alta do preço médio de exportação do grão da oleaginosa, que atingiu 511 dólares por tonelada (+38,7%).

Fonte: MoneyTimes

Data: 10/12/2021

PETROBRAS: PAGAMENTO DA EQUINOR PODE DISPARAR DIVIDENDOS EXTRAORDINÁRIOS, DIZ ÁGORA

Por Renan Dantas

Uma segunda parcela, no valor de 300 milhões de dólares, foi recebida pela petroleira em março de 2018

O recebimento de US\$ 950 milhões da Equinor da venda da participação de 66% no bloco BM-S-8, onde está localizado o Campo do Bacalhau, pode aumentar o poder de fogo da Petrobras (PETR3;PETR4) no pagamento de dividendos, afirma a Ágora Investimentos em rápido comentário enviado a clientes.

“Os pagamentos podem ser usados para pagamentos de dividendos extraordinários no quarto trimestre”, disseram os analistas Vicente Falanga e Ricardo França.

A Petrobras vendeu sua fatia de 66% no bloco BM-S-08 para a Equinor por US\$ 2,5 bilhões, sendo a primeira parcela de US\$ 1,25 bilhão recebida no fechamento da operação, em 2016.

Uma segunda parcela, no valor de US\$ 300 milhões, foi recebida pela petroleira em março de 2018.

Máquina de dividendos

A Petrobras empolgou analistas após a divulgação do seu plano de investimentos para os próximos cinco anos. Os principais pontos foram os retornos de dividendos.

De acordo com a nova política, a empresa terá que distribuir dividendos mínimos de US\$ 4 bilhões por ano se o petróleo Brent estiver acima dos US\$ 40 o barril, deixando a porta aberta para pagamentos adicionais.

“Num cálculo preliminar, vemos uma alta potencial de cerca de 10% ao nosso preço-alvo atual com a incorporação do novo plano de negócios”, afirma o Safra em relatório enviado a clientes.

O banco tem recomendação de compra para os papéis, com preço-alvo de R\$ 38.

Disclaimer

O Money Times publica matérias de cunho jornalístico, que visam a democratização da informação. Nossas publicações devem ser compreendidas como boletins anunciadores e divulgadores, e não como uma recomendação de investimento.

Fonte: MoneyTimes

Data: 10/12/2021

BASTIDORES DE BRASÍLIA: O JOGO DA PEC DOS PRECATÓRIOS ESTÁ LONGE DO FIM

Por Bloomberg



A promulgação trata apenas das mudanças na regra do teto de gastos e de parte das alterações no pagamento de precatórios (Imagem: Reuters/Adriano Machado)

A solução para o Orçamento de 2022 com a promulgação de parte da PEC dos Precatórios abre um espaço de apenas R\$ 20 bilhões para o pagamento do Auxílio Brasil no ano que vem.

A promulgação trata apenas das mudanças na regra do teto de gastos e de parte das alterações no pagamento de precatórios, o que dá uma folga fiscal de R\$ 62,2 bilhões em 2022.



No entanto, uma boa parte disso precisa ser usada com vinculações, o que reduz a folga em mais da metade. O montante, somado ao orçamento do Bolsa Família, é suficiente apenas para começar a pagar o benefício de R\$ 400 no ano que vem.

Pastore

Ex-presidente do Banco Central e atual conselheiro econômico de Sergio Moro, Affonso Celso Pastore, tem sido alvo de críticas dentro do Ministério da Economia.

Integrantes da pasta afirmam que Pastore, que defende um resgate da credibilidade fiscal do Brasil, tem errado por uma margem larga em projeções sobre a dívida bruta.

O ex-comandante do BC estima que a dívida bruta chegará a 100% do PIB em 2029, enquanto a equipe econômica trabalha com uma estimativa abaixo de 80% do PIB — um erro de mais de R\$ 2 trilhões, segundo um integrante da equipe econômica.

Teto solar

A PEC dos precatórios fez com que o apelido de fura-teto que o ministro Paulo Guedes deu a colegas de esplanada se voltasse contra ele.

Diante das piadas do tipo “quem é o fura-teto agora?”, o chefe da Economia diz que chefes de outras pastas são os verdadeiros pais do teto solar que a proposta cria ao abrir espaço de R\$ 106,8 bilhões no Orçamento para pagar o Auxílio Brasil de R\$ 400.

Reconhecimento

Integrantes da equipe econômica têm manifestado incômodo com o fato de a política fiscal ser apontada apenas como vilã do combate à inflação.

A equipe de Paulo Guedes lembra que, apesar das incertezas da PEC dos Precatórios, o governo conseguiu reduzir o déficit primário do governo central de 10% do PIB em 2020 para 1,1% em 2021, com uma previsão ainda menor para 2022: 0,4%.

Enraizado

A ida do secretário especial de Emprego e Competitividade, Carlos da Costa, para Washington na função de adido comercial do Ministério da Economia foi a forma que Guedes encontrou de se livrar de quem andava enraizado no Palácio do Planalto e no Congresso criando condições adversas para o trabalho da equipe econômica, afirma um integrante da pasta.

Para justificar a criação de uma adidância para se desfazer de Costa, o Ministério afirma que está seguindo os passos do governador de São Paulo, João Doria, que acaba de inaugurar um escritório comercial do estado em Nova York.

Fonte: MoneyTimes

Data: 10/12/2021

GERADORES PODEM SER AFETADOS POR GARANTIA FÍSICA DA ELETROBRAS NA CAPITALIZAÇÃO, DIZ ENGIE

Por Reuters

A Engie Brasil (EGIE3) Energia e outros geradores hidrelétricos poderão ser afetados pelo cálculo das garantias físicas das usinas da Eletrobras (ELET3)(ELET6) realizado para o processo de privatização da estatal, disse nesta sexta-feira o presidente da Engie Brasil, Eduardo Sattamini.

Segundo executivos da Engie, os dados de entrada que foram utilizados para o cálculo do parâmetro não consideraram os anos de 2020 e 2021, período de crise hídrica.

Como a garantia física serve como uma métrica comercial, usar dados defasados significa que a Eletrobras teria mais energia para vender, mas, na prática, menos capacidade de entregar.



Com isso, sairiam prejudicados os demais participantes do Mecanismo de Realocação de Energia (MRE) –o “condomínio” das hidrelétricas, em que a maior produção de algumas usinas compensa um resultado eventualmente inferior de outras.

A companhia está em conversas com o Ministério de Minas e Energia e associações de classe para tentar solucionar essa questão.

“Acreditamos que isso ainda é possível sem comprometer o processo de capitalização”, disse Marcos Keller, diretor de regulação e mercado da Engie Brasil, durante evento com investidores.

“Num cenário em que isso não seja feito, tem que ter outra forma de mitigar o dano para os agentes do MRE.”

De acordo com o presidente da Engie, o estudo das garantias físicas da Eletrobras não foi realizado com dados mais atualizados porque a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) não tinha homologado os dados de hidrologia mais recentes.

“Acho que o governo tem total entendimento de que ele precisa fazer essa modificação. Inclusive, o TCU recomenda que esse recálculo seja feito com dados mais atualizados”, disse Sattamini, no mesmo evento.

Fonte: MoneyTimes

Data: 10/12/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CNPE AUTORIZA 11 BLOCOS DE PARTILHA NA OFERTA PERMANENTE DA ANP

Por epbr - 10 de dezembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou nessa quinta (9/12) resoluções que autorizam a inclusão de áreas em regimes de concessão e 11 blocos da partilha na Oferta Permanente da ANP. Em tese, significa o fim dos leilões promovidos regularmente pela agência – ao menos para concessão.

— A ANP foi autorizada a definir e licitar, em Oferta Permanente, no regime de concessão, blocos em quaisquer bacias, e licitar campos devolvidos ou em processo de devolução. Inclui blocos localizados na plataforma continental brasileira, além das 200 milhas náuticas e os blocos que seriam ofertados na 18ª Rodada, em 2022.

— Campos ou blocos na área do pré-sal ou em áreas estratégicas foram excluídos dessa autorização, salvo por determinação específica do CNPE com definição dos parâmetros a serem adotados para cada campo ou bloco a ser licitado.

— Foi justamente o que o CNPE fez aprovando os parâmetros técnicos e econômicos para 11 blocos no regime de partilha de produção, autorizando a ANP a ofertá-los no sistema de Oferta Permanente.



— Cinco desses blocos foram ofertados e não arrematados na 4ª (Itaimbezinho) e 6ª (Norte de Brava, Bumerangue, Cruzeiro do Sul e Sudoeste de Sagitário) Rodadas de Partilha de Produção. Os demais seriam ofertados na 7ª (Ágata, Água marinha e Esmeralda) e 8ª (Jade, Turmalina e Tupinambá) Rodadas de Partilha.

— O CNPE ainda aprovou resolução que determina que os ministérios de Minas e Energia (MME) e da Economia (ME), em conjunto com a ANP e a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), publiquem edital para qualificação de projetos visando à execução do projeto Poço Transparente, em até 90 dias, submetendo-o a consulta pública.

Equinor paga parcelas referentes ao BM-S-8 A Petrobras vai receber da Equinor a última parcela contingente, de US\$ 950 milhões, referente à venda de sua participação de 66% no bloco exploratório BM-S-8, na Bacia de Santos, onde está localizado o campo de Bacalhau, antiga área de Carcará.

— O valor total da venda é de US\$ 2,5 bilhões. A primeira parcela, de US\$ 1,25 bilhão, foi recebida no fechamento da operação, em 22/11/2016, e a segunda, de US\$ 300 milhões, em 21/03/2018.

— O recebimento da última parcela estava condicionado à aprovação do Acordo de Individualização da Produção (AIP) dos campos de Bacalhau e Norte de Bacalhau pela ANP. O AIP foi submetido pela Equinor em 29 de janeiro e aprovado nessa quinta (9/12) na reunião de diretoria colegiada da ANP.

— Outra beneficiada com a aprovação do AIP é a Enauta, que vai receber US\$ 144 milhões referente à última parcela pela venda de seus 10% no BM-S-8 para a Equinor.

— Bacalhau, no pré-sal do BM-S-8, é operado pela Equinor (40%), que tem como sócias ExxonMobil (40%) e Petrogal Brasil (20%). Em junho, as empresas tomaram a decisão final de investimento (FID, na sigla em inglês) para o investimento estimado em US\$ 8 bilhões no desenvolvimento do primeiro módulo do campo.

ANP reduz royalties da Potiguar E&P A Diretoria Colegiada da ANP aprovou nessa quinta (9/12) a redução da alíquota de royalties das concessões da Potiguar E&P para 7,5%.

— A redução de royalties para empresas de pequeno e médio porte foi estabelecida pela Resolução 04/2020 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e regulamentada pela Resolução ANP nº 853 de 27 de setembro de 2021.

— Em 2020, a Potiguar E&P produziu volume médio anualizado inferior a 10 mil barris de óleo equivalente por dia (boed) – o que a enquadrou como empresa de porte médio. Se produzir volumes anualizados médios superiores a 10 mil boed, a alíquota originalmente prevista nos contratos de concessão, de 10%, será reestabelecida.

A redução da alíquota terá efeito sobre a produção do mês subsequente à assinatura dos termos aditivos aos contratos de concessão da Potiguar E&P.

Bolsonaro volta a dizer que combustíveis vão cair O presidente Jair Bolsonaro (PL) afirmou nessa quinta (9/12) que o preço dos combustíveis vai cair “mais de uma vez nas próximas semanas”, em razão da queda do valor do Brent no exterior desde o pico, em outubro.

— Bolsonaro negou novamente que tenha informação privilegiada da Petrobras. “A CVM entrou em polvorosa quando falei que brevemente vai cair o preço dos combustíveis”, disse o presidente em transmissão ao vivo nas redes sociais. Estadão



— A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) já abriu dois processos administrativos contra a Petrobras após Bolsonaro comentar reajustes dos combustíveis. Nesta semana, a CVM abriu processo após o presidente dizer que a petroleira reduziria os preços. E em 26 de outubro, após Bolsonaro anunciar um aumento.

Petrobras nega novidades sobre venda da Braskem A Petrobras negou informação da Coluna do Broadcast, do Estadão, de que a companhia e a Novonor (ex-Odebrecht) iniciaram a contratação de bancos para a alienação de participação na Braskem. As duas empresas são os principais acionistas da petroquímica.

— Segundo o jornal, Morgan Stanley e JPMorgan estarão à frente do grupo de instituições que realizarão a operação. A proposta é realizar a venda por meio de mais de uma oferta subsequente de ações (follow on) somente com ações preferenciais no início de fevereiro. Depois, levar a Braskem para o Novo Mercado e vender o restante das ações – ou parte disso – em mais duas ofertas posteriores.

— “A Petrobras mantém seu posicionamento em buscar a venda integral de sua participação na Braskem e segue realizando estudos para determinar a melhor estrutura para essa transação”, disse a petroleira, em comunicado.

Petróleo cai com temores sobre China Os preços do petróleo caíram nessa quinta (9/12) devido aos receios sobre a China, maior importadora de petróleo do mundo, após rebaixamento das classificações de duas incorporadoras chinesas, e após alguns governos tomarem medidas para combater a variante Ômicron.

— Os futuros do Brent fecharam em queda de 1,40 dólar, ou 1,9%, para 74,42 dólares o barril, recuando de uma máxima da sessão de 76,70 dólares, e o WTI caiu 1,42 dólar, ou 2%, a 70,94 dólares, após pico de 73,34 dólares. Reuters

Prazo para metas do RenovaBio termina dia 31 A ANP informou nessa quinta (9/12) que o prazo final para cumprimento das metas individuais de 2021 pelas distribuidoras no âmbito do RenovaBio termina em 31 de dezembro. Até quarta (8/12), 46 empresas cumpriram suas metas, com mais de 19,2 milhões de créditos de descarbonização (CBIOs) aposentados. Corresponde a 77% da meta anual definida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), de 24,9 milhões de CBIOs.

— A agência lembra que, conforme a Lei nº 13.576/2017, a multa mínima para as distribuidoras que não cumprirem a meta é de R\$ 100 mil. O valor mínimo é aplicado até mesmo às distribuidoras com metas muito reduzidas, como, por exemplo, 1 CBIO.

— No início de 2021, foram instaurados processos administrativos contra as distribuidoras que não cumpriram as metas estabelecidas para o período 2019-2020. As multas aplicadas a essas distribuidoras variam entre R\$ 100 mil e R\$ 9,5 milhões.

— Do início do ano até a segunda quinzena de novembro, o volume de emissão de CBIOs alcançou 28,33 milhões de títulos, superando em 13,7% a meta estabelecida para as distribuidoras em 2021, segundo relatório do Itaú BBA.

Frentes da bioenergia vão levar propostas para presidenciais Frentes parlamentares dedicadas à bioenergia, como a da Economia Verde e do Setor Sucroenergético, vão inserir temas como políticas públicas para bioenergia, transição energética e economia verde no escopo de questionamentos aos presidenciais em 2022. É o que defende o deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania/SP).

— Autor do projeto de lei que cria um programa de incentivos ao biogás e biometano (PIBB) e presidente das frentes da Economia Verde e do Setor Sucroenergético, Jardim participou na



quarta (8/12) da abertura dos Diálogos da Transição, série de debates promovida pela agência epbr.

— Cabe aos presidenciáveis para 2022, segundo Jardim, demonstrarem qual seu grau de comprometimento com políticas públicas voltadas para uma energia mais limpa e eficiente. Políticas que estejam de acordo com as demandas reais do mercado, que necessita cada vez mais de opções sustentáveis.

Mercado de Curto Prazo do setor elétrico movimentou R\$ 5,1 bi em outubro. As operações do Mercado de Curto Prazo (MCP) do setor elétrico movimentaram R\$ 5,1 bilhões dos R\$ 6,4 bilhões contabilizados em outubro, segundo dados da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) divulgados nessa quinta (9/12). O andamento das tratativas sobre o GSF liberou mais R\$ 4 milhões retidos por liminares.

— Os repasses referentes ao risco hidrológico foram realizados por sete agentes. Há um ano, os recursos bloqueados ultrapassavam R\$ 10 bilhões. Desde então, a repactuação do GSF contribuiu para que 56 usinas efetuassem 144 pagamentos, reduzindo o montante para os atuais R\$ 1,07 bilhão.

— Do valor não pago em outubro, além dos valores ainda relacionados às liminares do GSF no mercado livre, R\$ 55,7 milhões já correspondem aos parcelamentos para repactuação e apenas R\$ 84 milhões referem-se à inadimplência.

Light vende participações em PCHs. A Light e sua controlada Light Energia anunciaram nessa quinta (9/12) que venderam suas participações na Lightger e Guanhães Energia para a Brasal Energia por R\$ 206,4 milhões.

— A participação de 51% da Light na Lightger, que opera a PCH de Paracambi, foi vendida por R\$ 108,5 milhões. Já os 51% de participação da Light Energia na Guanhães Energia, que opera as PCHs de Senhora do Porto, Dores de Guanhães, Fortuna II e Jacaré, foram vendidos por R\$ 97,9 milhões. Valor

Estados e municípios buscam geração própria de energia. Pelo menos 11 estados e cinco capitais brasileiras estudam ou já implementam projetos para geração de energia, a maioria solar, voltados ao consumo de seus prédios e de serviços públicos. O dado integra o Livro Azul da Infraestrutura de 2021, da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), com projetos formulados pelos governos federal e estaduais e pelas capitais voltados à iniciativa privada.

— As iniciativas devem envolver pelo menos R\$ 1 bilhão em investimentos, mas o número deve ser maior, já que apenas sete gestões informaram os recursos previstos nos projetos.

— Para o presidente executivo da Abdib, Venilton Tadini, os planos mostram um esforço em se adaptar à transição energética. “Talvez seja o país que mais esteja voltado nesse momento para a transição energética, do ponto de vista do crescimento da infraestrutura.”

— A proliferação dos projetos também acontece num momento em que subsídios para fontes renováveis e geração distribuída estão passando por mudanças. Estadão

SP negocia contratação de energia direto pelas distribuidoras. O governo do estado de São Paulo estrutura um programa com as distribuidoras para promover chamadas públicas para contratação de energia. O objetivo é estimular soluções renováveis e limpas, diz Ricardo Cantarani, coordenador de Petróleo, Gás e Biocombustíveis da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente do Estado (SIMA).

— Em geral, a contratação de energia pelas distribuidoras acontece a partir dos leilões centralizados promovidos pela Aneel. No modelo estudado por São Paulo, as próprias

distribuidoras abrirão chamadas públicas para a contratação de até 10% de sua carga, dentro da área de concessão.

— Cantarini participou na quarta (8/12) dos Diálogos da Transição, série de debates ao vivo promovida pela agência epbr.

Engie lança edital de R\$ 4 milhões para projetos de P&D A Engie Brasil Energia abriu chamada pública para financiar projetos de P&D com o tema “Impactos das mudanças do clima e do uso da terra no setor elétrico brasileiro”. Os projetos serão executados no âmbito do Programa de P&D Aneel, com previsão para início de execução em março de 2022. As inscrições vão até 9 de janeiro de 2022.

— Podem se inscrever pesquisadores e profissionais de áreas relacionadas aos temas propostos vinculados a Instituições Científicas, Tecnológicas e de Inovação (ICTs), incluindo universidades, além de startups e empresas especializadas.

Prefeitura de São Paulo avalia PPP para usina solar A Prefeitura de São Paulo irá abrir uma consulta pública para realizar a primeira parceria público-privada da cidade para instalação de uma usina solar fotovoltaica. A consulta deverá ser anunciada na próxima semana pelo prefeito Ricardo Nunes (MDB), informa o Estadão.

— A área escolhida para o projeto é um espaço de cerca de 50 mil m² dentro do antigo Aterro Bandeirantes, em Perus, na zona noroeste da capital paulista. A expectativa é implementar uma usina de 5 MW de potência, para produzir 9.285 MWh por ano.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/12/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CORREIOS: GOVERNO JÁ DESCARTA PRIVATIZAR ESTATAL EM 2022 POR FALTA DE APOIO NO CONGRESSO

Executivo decidiu priorizar votação da PEC dos Precatórios para viabilizar Auxílio Brasil

Por Manoel Ventura



Correios está na lista de privatizações, mas governo já descarta venda da estatal neste ano
Foto: Agência O Globo

BRASÍLIA — Mesmo que não fale publicamente sobre o assunto, o governo praticamente descartou a privatização dos Correios no próximo ano, diante da resistência do Senado em votar o projeto, já aprovado na Câmara. A avaliação no Executivo é que não há tempo hábil para realizar a operação em 2022, mesmo que o Congresso

acabe dando aval para a desestatização da empresa nos próximos meses.

O governo resolveu priorizar a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios no Senado, para viabilizar o Auxílio Brasil de R\$ 400, principal bandeira eleitoral do presidente Jair Bolsonaro para o próximo ano.



Com isso, o Executivo decidiu não brigar pela análise da privatização da estatal, responsável pela entrega de encomendas e correspondências.

O tema encontra muita resistência nos bastidores do Congresso e integrantes do Executivo não veem com clareza que há votos suficientes para aprovar projeto que permite a privatização e estabelece o modelo para a venda da estatal.

O modelo aprovado pelo governo prevê a privatização completa da estatal, com a transferência de 100% da empresa para o setor privado em um leilão. Isso seria associado a uma concessão dos serviços postais, de maneira a garantir a universalização das entregas.

Nas últimas semanas, ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) chegaram a ser acionados para entrar em campo e convencer os senadores pela privatização, mas a PEC dos Precatórios atropelou as articulações. Isso deixou a votação do projeto para o próximo ano, se ela ocorrer. O texto sequer chegou a ser apreciado pela Comissão de Assuntos Econômicos do Senado.

Em ano de eleições presidenciais, quando ocorrem também eleições para a Câmara e o Senado, o Congresso costuma reduzir a produção e focar em temas com mais consenso. Mesmo que obtenha aval dos senadores em 2022, o tempo é curto e impede a privatização em 2022, de acordo com integrantes do governo.

A avaliação é que um leilão desse porte não poderia ser feito em meio ao auge do período eleitoral, a partir de julho.

Depois da aprovação do projeto pelo Congresso, é preciso continuar com a modelagem da privatização, realizar audiências públicas e encaminhar o assunto ao TCU. É um passo a passo lento, que esbarra no período eleitoral. O governo defende a privatização dos Correios como forma de melhorar os serviços prestados pela e para ampliar investimentos.

Para o governo, há uma incerteza quanto à autossuficiência e capacidade de investimentos futuros por parte da estatal, o que reforça a necessidade da privatização. Ela precisaria investir R\$ 2 bilhões por ano para se colocar no mesmo nível de seus pares. Hoje, ela aplica cerca de R\$ 300 milhões por ano.

Um estudo do BNDES concluiu que a empresa não tem tecnologia, tem baixa produtividade e pouca competitividade. O faturamento em 2020 caiu 6% em relação a 2019, segundo o texto. O levantamento diz que o tempo para entrega de encomendas expressas é maior que os principais serviços do mundo, e o período de entrega praticado pelos Correios no e-commerce subiu nos últimos anos.

Sem a privatização dos Correios, o governo aposta todas as suas fichas na desestatização da Eletrobras, que depende agora do aval do TCU para ocorrer até maio do próximo ano. A corte deve julgar o assunto na próxima semana.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/12/2021

RIO É A SEGUNDA CAPITAL NO PAÍS QUE MAIS PERDEU PASSAGEIROS EM VOOS EM 5 ANOS, DIZ IBGE

Levantamento que analisa o setor aéreo mostra que capital fluminense amargou queda de 16% no fluxo de viajantes. Salvador teve maior queda

Por Carolina Nalin

RIO - O Rio é a segunda capital que mais perdeu passageiros em cinco anos. É o que aponta o levantamento do IBGE intitulado "Redes e fluxos do território", divulgado nesta sexta-feira. A

capital fluminense amargou queda 16% no fluxo de passageiros entre 2015 e 2019. A retração só não foi maior que a de Salvador, que registrou recuo de 20% no período.



Movimento baixíssimo no aeroporto internacional Galeão-Tom Jobim: Rio perdeu passageiros Foto: Marcia Foletto / Agência O Globo

A redução do fluxo de passageiros no Rio pode ser agravada com o esvaziamento do Galeão, fortemente afetado pelo fechamento de fronteiras e a consequente diminuição de voos na pandemia.

Em 2019, o terminal fechou o ano com 14 milhões de passageiros, dos quais 4,7 milhões eram de voos internacionais. Neste ano, a estimativa é chegar a 4 milhões, mas com apenas 10% deles em voos para o exterior.

Analistas temem que a privatização do Santos Dumont, prevista para 2022, trave a recuperação do Galeão ao permitir que o aeroporto localizado no Centro do Rio passe a operar voos internacionais e amplie rotas para destinos domésticos.

Por isso, defendem que restringir a expansão das decolagens no Santos Dumont por um prazo determinado é o caminho mais rápido para privatizar o terminal e, ao mesmo tempo, fomentar a retomada do movimento no Galeão.

O IBGE pondera que o que aconteceu no Rio deve ser entendido dentro de um contexto de queda no transporte aéreo de passageiros no país. O setor apresentou um crescimento sustentado entre 2010 e 2015, com alta de 37,4%, seguido de uma leve retração de 1% entre 2015 e 2019.

Impacto da pandemia

O estudo do IBGE também mostrou o impacto da pandemia de Covid-19 na malha aérea. Apenas 46 cidades brasileiras tiveram pelo menos um voo regular de passageiros por mês no ano passado.

É uma queda de 52% em comparação com 2019, quando 96 cidades do país tiveram atendimento regular de transporte aéreo de passageiros.

Curitiba foi uma das cidades mais afetada com a retração tanto na movimentação de carga - queda de 52,9% em 2020 frente 2019 - quanto no transporte de passageiros, com queda de 60,9% no mesmo período.

— Por ser um modal de alta intensidade tecnológica e de alto custo de operação, o transporte aéreo tende a se concentrar nas grandes cidades, como as metrópoles e capitais regionais — ressalta o geógrafo Thiago Arantes, responsável pela pesquisa.

O número de viajantes também sofreu um impacto significativo no país. De 93,8 milhões em 2019, passou para 44 milhões o número de passageiros, queda de 53%.

No transporte de cargas, a queda foi de 29,6% no período, com redução de 400 mil toneladas de carga para 282 mil toneladas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/12/2021

TOFFOLI VOTA PARA COMEÇAR EM 2024 A PROIBIÇÃO DE ICMS MAIOR SOBRE ELETRICIDADE E TELECOMUNICAÇÕES

Votação no STF termina na semana que vem. Estados pediam prazo para se adequarem à decisão de que alíquota não pode ser superior a de outros serviços

Por André de Souza



O ministro Dias Toffoli, durante sessão plenária do STF Foto: Rosinei Coutinho / Agência O Globo

BRASÍLIA - Em julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF), o ministro Dias Toffoli votou para começar a aplicar apenas em 2024 a decisão que proibiu os estados de cobrarem uma alíquota de ICMS sobre energia elétrica e telecomunicações em percentual acima do praticado em outros produtos.

A decisão sobre o momento em que a medida começará a ser cumprida pelos estados será tomada por maioria de votos. O ICMS é a principal fonte de receita dos estados.

No mês passado, o STF invalidou uma lei catarinense que estipula uma alíquota geral de 17%, mas, no caso de energia elétrica e serviços de comunicação, o ICMS é de 25%.

A lei foi questionada pelas Lojas Americanas, e a análise foi no plenário virtual, em que os ministros do STF não se reúnem, votando pelo sistema eletrônico da Corte.

O julgamento teve repercussão geral, ou seja, a decisão deve ser seguida por juízes e tribunais de todo o país em casos semelhantes.

No novo julgamento sobre o prazo, também no plenário virtual, Toffoli destacou que recebeu governadores e outros representantes dos estados em audiência ocorrida no começo do mês, na qual eles apontaram o impacto da decisão sobre suas contas.

Em São Paulo, por exemplo, estado mais rico do país, a perda estimada é de R\$ 3,59 bilhões por ano.

Aguardando fim do plano plurianual

Assim, a opção de Toffoli é esperar o fim do atual plano plurianual, que cobre o período que vai de 2020 a 2023.

Com isso, a decisão que reduz a receita do ICMS atingirá somente as próximas administrações, uma vez que em 2022 haverá eleição.

Na audiência que houve no começo do mês, Toffoli já tinha dito aos representantes dos estados que seria possível apresentar um voto para adiar a decisão para 2024.

"Como se percebe, os montantes são elevados. É certo, ainda, que as perdas de arrecadação ocorrem em tempos difíceis e atingem estados cujas economias já estão combalidas. Tendo presentes essas novas informações e ponderando os interesses e os valores em conflito, julgo que seria mais adequado, como dito acima, se estipular que a decisão da Corte produza efeitos a partir de 2024, primeiro exercício financeiro regido pelo próximo plano plurianual (PPA) de cada unidade federada", destacou Toffoli em seu voto.

Depois, acrescentou:

"Com isso, os impactos da decisão da Corte nas contas das unidades federadas serão amenizados em certa medida e num espaço de tempo adequado." No julgamento de novembro que invalidou a lei de Santa Catarina, Toffoli chegou a propor que a decisão tivesse efeitos a partir de 2022. Agora, ele ajustou o voto para 2024.

Votação até sexta que vem

Os demais ministros têm até sexta-feira da semana que vem para votar no plenário virtual. Originalmente, o relator da ação era o ministro Marco Aurélio Mello, que votou para invalidar a lei catarinense, mas não tratou da questão do período em que a decisão teria efeito. Ele se aposentou e, com isso, Toffoli é o relator agora.

Para a maioria dos ministros, a energia elétrica e as telecomunicações podem ser considerados serviços essenciais, tendo em vista serem utilizadas por quase toda a população. Assim, não podem ter carga tributária maior que outros produtos e serviços.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/12/2021

LIMITAR VOOS DO SANTOS DUMONT É SOLUÇÃO MAIS RÁPIDA PARA DAR FÔLEGO AO GALEÃO

Aeroporto internacional deve terminar o ano com 4 milhões de passageiros, muito abaixo dos 14 milhões de 2019, e trava corrida contra o tempo para se manter viável

Por Glauce Cavalcanti



Baixo movimento- Para especialistas, retomada de operações no Galeão precisa de solução rápida, por isso a restrição de voos no Santos Dumont é mais adequada
Foto: Marcia Foletto / Agência O Globo

RIO — Restringir a expansão de voos no Santos Dumont por um prazo determinado é o caminho mais rápido para privatizar o terminal e, ao mesmo tempo, fomentar a retomada do movimento no Galeão, o terminal internacional do Rio, segundo

especialistas.

Trata-se de uma corrida contra o tempo para garantir fôlego ao Galeão na retomada de voos. Em 2019, o terminal fechou o ano com 14 milhões de passageiros, dos quais 4,7 milhões eram de voos internacionais. Neste ano, a estimativa é chegar a 4 milhões, mas com apenas 10% deles em voos para o exterior.

Para Delmo Pinho, ex-secretário estadual de Transportes e presidente do Conselho de Transportes e Logística da ACRJ, a última proposta de edital para a concessão do Santos Dumont apresentada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) ignora o desequilíbrio em condições de operação dos dois aeroportos, propondo ampliar em 60% o volume de passageiros do Santos Dumont, saltando de 9 milhões para 14,6 milhões de viajantes ao ano.

— Estudos internacionais apontam que quando há dois aeroportos em uma mesma Região Metropolitana, os dois precisam atingir um movimento próximo de 30 milhões de passageiros ao ano. Depois disso, podem ser liberados para concorrerem entre eles. Antes disso é carnificina. Neste momento, no Rio, está abaixo de metade disso. Então, não é viável — defende Pinho.



Em 2019, eram 23 milhões de passageiros no Rio considerando os dois terminais. Este ano, deverão ser perto de 13 milhões. A outra alternativa em estudo pelo governo para viabilizar a concessão seria criar uma linha de metrô de superfície até o Galeão com base nos recursos pagos em outorga.

Embora soluções de mobilidade urbana sejam bem-vistas pelos especialistas, essa hipótese é considerada menos favorável, pois demandaria tempo até que a obra fosse concluída, e a necessidade de retomar voos no Galeão é premente.

Pinho participou das discussões iniciadas em 2020 em parceria com a Riogaleão para estudar uma solução de acesso ao aeroporto e que também atendesse a população carioca.

— O metrô leve de superfície pode ser construído em quatro anos e a um custo de R\$ 2 bilhões — disse Pinho.

Paes critica Freitas

O problema, continua Pinho, é que o Galeão não tem todo esse tempo para esperar pelos passageiros, considerando o impacto vindo de outras aéreas, incluindo a crise financeira fluminense.

— O governo estadual está perto de divulgar um pacote de ações de policiamento e segurança em vias expressas. Isso vai ajudar — pondera ele.

Os esforços para conseguir adaptações no edital do Santos Dumont vindos de autoridades e entidades sediadas no Rio se intensificaram.

No mês passado, ao menos cinco entidades — Firjan, Fecomércio RJ e Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) entre elas — enviaram ofícios ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, descrevendo os efeitos da falta de coordenação entre os dois aeroportos para o Estado do Rio.

No início de outubro, o prefeito Eduardo Paes já havia pedido à Anac mudanças no edital. Ele afirma que liberar novos voos no Santos Dumont inviabilizaria o Galeão. E solicitou uma transição entre o modelo atual e o que será adotado.

Esse novo formato teria restrições temporárias a novas operações no aeroporto central até que o Rio consiga o movimento de 30 milhões de passageiros por ano, por um período de quatro anos consecutivos.

Nesta quinta, Paes questionou Freitas em uma postagem em sua página no Twitter: “Com todo respeito, ou restringem os voos no Santos Dumont ou acabam com o Galeão. O ministro tem todo direito de ser candidato a governador de SP mas não é correto usar o cargo para prejudicar o Rio favorecendo Guarulhos. Tem outras formas de ganhar seus votos. O resto aí é enrolação”, disse o prefeito do Rio.

Renan Melo, especialista nas áreas de aviação e transportes do ASBZ Advogados, explica que a expansão no Santos Dumont prejudicaria o Galeão, que perderia voos para o terminal vizinho:

— O metrô vem com uma espécie de “paliativo”, colocado como alternativa para prefeitura e governo estadual do Rio. Mas não é o suficiente porque não cobre a concorrência alta de um aeroporto mais próximo do Centro, com mais investimento, estrutura enxuta e custo menor — diz o advogado.

Mario Carvalho: 'O brasileiro quer viajar', diz diretor-geral da TAP após ver busca por passagens para Portugal triplicar

E acrescentou:

— Próximo do ideal seria fazer isso (aliar restrição a voos e fazer o metrô), mas também precisar um investimento mais modesto no lance inicial e ao longo do contrato, com uma restrição de malha que comportasse voos num raio de até 500 quilômetros, com exceções como Brasília.

O importante num edital de concessão, frisa o advogado, é que as regras e as condições estejam claras, para garantir segurança e previsibilidade ao investidor. Daí a importância de estabelecer prazos para a progressividade na expansão de voos no Santos Dumont atreladas ao movimento de reequilíbrio do número de passageiros no Galeão.

— Os dois aeroportos podem conviver pacificamente. Perder a presença das companhias é um ponto sensível para os aeroportos. Demora muito para atrair as empresas. E, quando as perde, fica difícil recuperar — pondera Melo.

Impacto para a indústria

Pouco mais de um quinto (21%) dos passageiros que viajam saindo do Rio chegam a seus destinos finais por meio de conexões feitas em aeroportos de outros estados, aponta documento da Firjan enviado ao Ministério da Infraestrutura e ao qual O GLOBO teve acesso.

O reflexo dessa perda, diz o ofício, impacta a indústria. Perto de 25% do total importado pelo Estado do Rio chegam pelo Galeão, seguindo para setores como farmacêutico, petroquímico, químico, aviação, máquinas e equipamentos.

Caso a modelagem de concessão considerasse criar perfis de atuação para cada um dos aeroportos, traria R\$ 4,5 bilhões a mais ao PIB fluminense por ano, calcula a Firjan.

— A concessão do Santos Dumont não pode ser presidida apenas pelo retorno financeiro-econômico para a União. Tem de conciliar as vocações de cada um dos terminais em meio a um processo de canibalização do fluxo aéreo no Rio — argumenta o deputado Otávio Leite (PSDB-RJ), ex-secretário estadual de turismo.

No turismo, a malha internacional traz visitantes que geram mais receita e empregos a uma cadeia de atividades, como hotelaria e serviços. O visitante estrangeiro tem hospedagem mais longa que o doméstico e gasto maior por estada.

Em 2019, portanto antes da pandemia, 40% da ocupação dos hotéis cariocas foram garantidos por visitantes estrangeiros.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/12/2021

GOVERNO AUTORIZA CONSTRUÇÃO DE 3,5 MIL KM DE FERROVIAS PELO SETOR PRIVADO

Serão nove estradas de ferro com investimentos de R\$ 50 bi

Por Manoel Ventura



Ferrovias Norte e Sul. Governo que expandir modal ferroviário Foto: Tina Coelho / Ministério da Infraestrutura

BRASÍLIA — O governo federal assinou, nesta quinta-feira, a autorização para a construção de nove ferrovias por seis grupos empresariais. As estradas de ferro serão construídas pela iniciativa privada de maneira livre, sem regulação de tarifas, por exemplo. Todos os projetos



serão feitos do zero.

Até agora, as ferrovias construídas no país seguiam o modelo de concessão, que exige edital e leilão, e o ativo volta para as mãos do governo. No modelo de autorização, baseado nas novas regras do marco legal do setor, a ferrovia é totalmente privada, sendo seu uso livre de acordo com o negócio da empresa que construiu a estrada.

Juntas, as ferrovias autorizadas nesta quinta têm potencial de agregar 3.506 quilômetros de novos trilhos à rede existente no país e mobilizar R\$ 50,36 bilhões em investimentos no modal, de acordo com o Ministério da Infraestrutura. São recursos integralmente privados, e que superam em mais de sete vezes todo o Orçamento público do ministério em 2021, de cerca de R\$ 7 bilhões.

Os projetos assinados preveem ferrovias nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Espírito Santo, Minas Gerais, Distrito Federal, Goiás, Pernambuco e Piauí.

O modelo de concessão continua existindo para permitir, por exemplo, o uso de diferentes tipos de cargas.

O governo já recebeu 47 pedidos de requerimentos para construção de ferrovias, segundo o secretário de Transportes do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Costa.

— Estamos vendo agora o início da revolução que vai nos tornar novamente o um país ferroviário — disse, acrescentando que os números devem levar o modal ferroviário a uma participação de 40% na matriz de transportes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/12/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS PERFURA POÇO MAIS PROFUNDO DO PAÍS, NO PRÉ-SAL DA BACIA DO ESPÍRITO SANTO

Chamado de Monai, ele tem 7.700 metros; estrutura será usada pela estatal para obter informações sobre características das rochas, geologia, pressões existentes e presença de reservatórios com petróleo ou gás

Por Beth Moreira - O Estado de S.Paulo

A Petrobras informou que concluiu a perfuração do poço exploratório de petróleo mais profundo já perfurado no Brasil, com cerca de 7.700 metros. O poço pioneiro do bloco ES-M-669, no pré-sal da bacia do Espírito Santo, fica a 145 km da costa, em locação conhecida como Monai, figura mitológica da cultura Guarani. O projeto bateu outro recorde: o de maior camada de sal já perfurada no País, com aproximadamente 4.850 metros.

Petrobras; estatal explica que, diferentemente, de um poço produtor de petróleo, um poço exploratório tem como objetivo obter informações sobre as características das rochas perfuradas, sua geologia, pressões existentes e presença de reservatórios com petróleo ou gás

Petrobras; estatal explica que, diferentemente, de um poço produtor de petróleo, um poço exploratório tem como objetivo obter informações sobre as características das rochas perfuradas, sua geologia, pressões existentes e presença de reservatórios com petróleo ou gás Foto: Sergio Moraes/Reuters



“O uso intensivo de tecnologia e a atuação eficiente das equipes envolvidas também permitiram que diminuíssemos em aproximadamente 50% o tempo de perfuração do poço, em comparação com a média histórica para projetos dessa natureza e complexidade, o que representa também uma redução de custos significativa. A exploração dessa nova fronteira no pré-sal da Bacia do Espírito Santo reafirma o foco da Petrobras em atuar em águas ultraprofundas por meio de parcerias com outras empresas”, destacou em nota à imprensa o diretor de Desenvolvimento da Produção, João Henrique Rittershausen.

CONTINUA APÓS A PUBLICIDADE

A estatal explica que, diferentemente, de um poço produtor de petróleo, um poço exploratório tem como objetivo obter informações sobre as características das rochas perfuradas, sua geologia, pressões existentes e presença de reservatórios com petróleo ou gás. Segundo a empresa, a perfuração do poço pioneiro Monai obteve todas as informações geológicas esperadas para a avaliação adequada da área.

Os dados obtidos estão sendo analisados para a definição do futuro do bloco ES-M-669. A Petrobras salienta que as informações geológicas obtidas em áreas de fronteira exploratória, como é o caso do Monai, subsidiam também o aprimoramento dos estudos e modelagens para outras áreas e bacias, incorporando um importante conhecimento estratégico para a companhia.

Desafios técnicos

O Monai está localizado em uma nova fronteira exploratória e sua perfuração caracterizou-se por um cenário com expressivos desafios técnicos e alto nível de complexidade operacional, destaca a estatal. O poço foi perfurado em um local com lâmina d'água (distância entre a superfície da água e o fundo do mar) de 2.366 metros. A profundidade recorde total do poço de 7.700 metros, para efeito de comparação, equivale a 1,3 vez a altura do Monte Kilimanjaro, montanha mais alta da África. O recorde anterior de profundidade era do poço conhecido como Parati, um dos precursores da descoberta do pré-sal, perfurado em 2005, na Bacia de Santos, com 7.630 metros.

Outro recorde obtido pelo poço Monai foi o de maior espessura de camada de sal já perfurada, com 4.850 metros, o equivalente à altura de quase seis Burj Khalifa, em Dubai, arranha-céu mais alto do mundo. A espessura usual da camada de sal em poços de petróleo no pré-sal da bacia de Santos, maior polo petrolífero pré-sal do planeta, gira em torno 2.000 a 2.200 metros.

O poço também bateu o recorde de maior coluna de tie-back - tipo de tubulação de aço que conecta um trecho de tubulação no fundo à “cabeça” do poço, instalada no fundo do mar. A coluna de tie-back no Monai tem comprimento total de 4.300 metros.

Segundo a estatal, o poço teve o maior peso de revestimento já descido em águas brasileiras, de 794 toneladas, o equivalente a cinco baleias azuis, animal mais pesado do planeta. O revestimento é uma coluna de aço que cobre as paredes do poço para manter sua estabilidade e integridade, evitando o desmoronamento das rochas para dentro do poço e atuando também como barreira de proteção contra vazamentos de fluidos para o meio externo.

Investimentos

O bloco ES-M-669 foi adquirido em 2013, na 11.ª Rodada de Concessões da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A Petrobras é operadora no bloco com 40% de participação, enquanto Equinor e Total, que completam a formação do consórcio, têm 35% e 25% respectivamente.

Desde a aquisição do bloco, já foram aplicados recursos significativos em sísmicas, na perfuração do poço exploratório pioneiro e em outras atividades. "Esses investimentos, que estão ocorrendo ainda em fase de incerteza sobre a viabilidade de produção, mostram o risco econômico usual a que toda a indústria de petróleo está submetida. A esse capital já empregado na exploração, serão somados outros consideráveis gastos na produção e refino do petróleo, e no transporte e

comercialização de derivados, para que combustíveis, como gasolina e diesel, cheguem até o consumidor final", afirma a companhia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/12/2021

MINISTROS DAS FINANÇAS DO G-7 MARCAM REUNIÃO PARA DISCUTIR INFLAÇÃO GLOBAL

Encontro acontecerá virtualmente na segunda-feira; alta dos preços preocupam os governos das maiores economias do mundo

Por Reuters, Agências Internacionais

WASHINGTON - Os ministros das finanças do Grupo dos Sete países mais ricos do mundo, o G-7, vão se reunir virtualmente na segunda-feira, 13, para discutir o recente aumento da inflação, entre outros temas, disse uma fonte familiarizada com o assunto nesta sexta-feira, 10.

A reunião, noticiada primeiramente pela Bloomberg News, será a última sob a presidência do Reino Unido no G-7 antes que a Alemanha assumira essa função no ano que vem, disse a fonte.



Ministros das finanças dos países do G-7: avanço da inflação será debatido em próxima reunião do grupo. Foto: Henry Nicholls/Reuters - 5/6/2021

A agenda incluirá questões econômicas como inflação, bem como saúde global e clima. A inflação tem se elevado em meio ao aumento da demanda e de problemas nas cadeias de abastecimento.

Os preços ao consumidor dos Estados Unidos registraram seu maior ganho anual desde 1982 em novembro, informou o

Departamento do Trabalho nesta sexta-feira.

Economistas alertam que a alta inflação pode persistir até 2022, com os gargalos de oferta dando poucos sinais de melhora e os salários aumentando conforme empresas competem por trabalhadores.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/12/2021

MP JUNTO AO TCU QUER INVESTIGAR PARCERIA ENTRE INCRA E BELO SUN PARA EXPLORAR OURO EM ASSENTAMENTO

O subprocurador-geral Lucas Rocha Furtado diz que órgão constituído para fazer reforma agrária está 'fazendo o diametralmente oposto' e cita os 'graves impactos ambientais que inevitavelmente advirão desse projeto'

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MP-TCU) solicitou à corte que analise o contrato firmado entre o Incra e a mineradora Belo Sun, que prevê parceria e compartilhamento de lucros com a exploração de ouro que será feita dentro da área de um assentamento agrário, no Pará.

Em sua representação, o subprocurador-geral do MP-TCU, Lucas Rocha Furtado, encaminha a solicitação à presidente da corte de contas, ministra Ana Arraes. O pedido se baseia em



reportagens publicadas ao longo desta semana pelo Estadão, que revelaram que o Inbra concordou em ceder parte de um assentamento que existe desde 1998 no município de Senador José Porfírio (PA), nas margens do Rio Xingu e próximo à hidrelétrica de Belo Monte, para que a empresa amplie seu projeto de exploração de ouro.

Em troca, o Inbra vai receber R\$ 1,3 milhão da empresa, uma fazenda em Mato Grosso, duas caminhonetes e equipamentos de informática. Famílias que vivem nos lotes não sabem o que fazer. O assentamento conta com cerca de 600 famílias. Antes do acordo com o Inbra, a Belo Sun chegou a comprar, irregularmente, 21 lotes da região que lhe interessa. Esses lotes, porém, ainda não tinham título definitivo, portanto, não poderiam ser negociados.

“Causa espécie que um órgão constituído exatamente para fazer reforma agrária, esteja fazendo o diametralmente oposto, retirando, compulsoriamente, pessoas assentadas em projeto criado nos idos de 1999, sem que esses assentados tenham sequer notícia de seu destino, e, ao mesmo tempo, esteja se tornando ‘sócio do garimpo’, já que terá participação nos lucros decorrentes da atividade de exploração”, declara Lucas Rocha Furtado, em sua representação.

O subprocurador-geral do MP-TCU chama a atenção ainda para os “graves impactos ambientais que inevitavelmente advirão desse projeto, que, conforme anunciado, pretende ser o maior empreendimento de exploração de ouro no País”.

Furtado chama a atenção para o fato de que cabe ao TCU examinar o modo pelo qual são geridos os recursos públicos, alcançando não somente os aspectos da legalidade, legitimidade, economicidade e publicidade, mas, também, a impessoalidade, moralidade e eficiência.

“Entendo ser devida a avaliação do contrato celebrado entre o Inbra e a empresa canadense Belo Sun, no âmbito do qual o Inbra concordou em reduzir uma área de 2.428 hectares que corta o território do assentamento Ressaca e da gleba Ituna, onde vivem cerca de 600 famílias”, afirma Furtado. “Mais um triste capítulo do flagrante e crescente descaso do atual Governo envolvendo as questões ambientais.”

A Defensoria Pública da União (DPU) vai acionar a Justiça Federal para pedir a anulação do contrato firmado entre o Inbra 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.

Segundo a defensora regional de Direitos Humanos no Pará, Elisângela Machado Côrtes, a DPU vai pedir liminarmente a suspensão do contrato e a sua anulação. “Acionaremos a Justiça Federal em Altamira”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/12/2021

PARCEIRO DA BELO SUN EM PROJETO DE REFINO DE OURO, GOVERNO DO PARÁ SILENCIA SOBRE IRREGULARIDADES

Mineradora canadense negociou a compra de 21 lotes de assentamento onde deve ser instalado projeto de exploração de ouro; Estado só informou que a licença de instalação do empreendimento está suspensa por decisão judicial

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo do Pará evitou fazer qualquer tipo de comentário sobre as irregularidades que a mineradora canadense Belo Sun cometeu na Volta Grande do Xingu, ao negociar a compra de 21 lotes com assentados da reforma agrária. As terras não tinham título definitivo, mas foram objeto de contratos firmados pela empresa, que pretende expandir a área de extração de ouro que pretende explorar.

O Estadão questionou o governo sobre quais medidas a gestão de Helder Barbalho tomaria sobre o caso. A reportagem mencionou o fato de que o Incra, que será parceiro da Belo Sun no projeto do garimpo industrial, com participação nos lucros da empresa, também vai receber em troca uma fazenda em Mato Grosso, a 1.500 quilômetros do município de Senador José Porfírio (PA).



Área desmatada invadida por grileiros ilegais que esperavam lucrar com a chegada da Belo Sun; governo do Pará não quis comentar as irregularidades do negócio Foto: Andrew Christian Johnson

Não houve nenhum comentário sobre esses apontamentos. A única informação encaminhada pelo governo do Pará foi a de que “a Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (Semas) informa que a licença de instalação do referido empreendimento encontra-se suspensa desde 2017, por

decisão judicial”.

O fato é que, da mesma forma que o Incra agora se junta à mineradora canadense para lucrar com o ouro que será retirado de um assentamento, o governo do Pará também se associou com a Belo Sun, em um projeto para construir uma refinaria de ouro no Estado.

Em fevereiro, durante evento realizado pelo governador Helder Barbalho, no Palácio dos Despachos, em Belém, foi assinado um “um protocolo de intenções” com seis empresas mineradoras. Na lista, além da Belo Sun, estão North Star Participações, Serabi Mineração, Brazauro Recursos Minerais, BRI Mineração e Gana Gold Mineração.

Helder Barbalho disse, na ocasião, que a ideia é implantar “a maior refinaria de ouro do País” dentro do Pará, com apoio dessas empresas. “Certamente, viramos a página de sermos apenas um Estado que extrai o ouro e exporta para o mercado internacional e estamos caminhando para o novo status com a instalação da maior refinaria de ouro do País. Sabemos que o Pará tem a maior produção de ouro da federação, estando entre os maiores do planeta, e esse passo estratégico contribuirá para que esse ativo mineral traga geração de emprego, renda e organização da cadeia econômica”, comentou.

O secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia, Carlos Ledo, afirmou que o protocolo de intenções tem o objetivo de “estabelecer premissas entre o Poder Público e a iniciativa privada para criar condições favoráveis à execução de ações voltadas para a verticalização da produção mineral aurífera no território paraense, especialmente referente à construção de beneficiamento e refino de ouro”.

A Belo Sun, que há uma década se mobiliza para explorar ouro no subsolo do Xingu, afirma que seu Projeto Volta Grande terá investimento total de R\$ 1,22 bilhão. A empresa é controlada pela canadense Belo Sun Mining Corp., que tem ações listadas na Bolsa de Valores de Toronto.

Em suas contas, a produção média de ouro será de aproximadamente 5 toneladas do metal nobre por ano, considerando no mínimo 12 anos de vida útil, “com a possibilidade de se estender o prazo, devido ao potencial mineral da região”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/12/2021

CODEBA ULTRAPASSA MARCA HISTÓRICA NA MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE CARGAS

É o maior volume anual movimentado, já registrado pela Companhia
Por Tribuna da Bahia, Salvador



Foto: Divulgação/Codeba

Com o fechamento do mês de novembro, a Codeba comemora um resultado histórico, com 12.202.221 de toneladas movimentadas, nos últimos 11 meses de 2021, superando o recorde anual anterior, de 11,8 milhões de toneladas, correspondente a toda a movimentação registrada ao longo do ano de 2017.

É o maior volume anual movimentado, já registrado pela Companhia.

Acompanhando esse desempenho, entre janeiro e novembro deste ano, o faturamento acumulado da Companhia Docas da Bahia superou em 27% o total registrado no mesmo período de 2020; e as movimentações de cargas aumentaram 15%. O ritmo de crescimento que a atual gestão vem promovendo, ano a ano, à Companhia tem garantido os resultados, superando expectativas e consolidando, em definitivo, estabilidade na performance dos portos organizados baianos.

Durante o mês novembro, os portos da Codeba movimentaram 1.079.462 toneladas, 10,65% a mais que no ano anterior. O aumento de 22,52% na performance do Porto de Salvador, foi destaque, puxado pela alta das operações com granéis sólidos, cargas gerais e a movimentação de contêineres. No Porto de Aratu-Candeias, destaque para a importação de fertilizantes, registrando alta de 77,02%. Já em Ilhéus, o crescimento de 181% foi decorrente das negociações com níquel e madeira.

Fonte: Tribuna da Bahia - BA
Data: 10/12/2021

LEILÃO DO 5G FOI MAIOR CERTAME DE RADIOFREQUÊNCIA DA AMÉRICA LATINA

Afirmção é do ministro das Comunicações, Fábio Faria
Por Tribuna da Bahia, Salvador

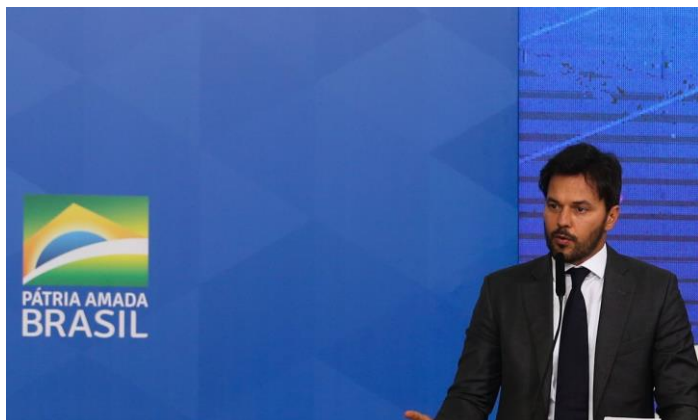


Foto: Valter Campanato/Agência Brasil Geral

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, disse nesta sexta-feira (10) que o leilão do 5G foi um dos processos licitatórios mais importantes do governo federal e o “maior certame de radiofrequências da América Latina”. O ministro participou de encontro promovido pela Associação Brasileira de Provedores de Internet e Telecomunicações (Abrint).



No leilão foram arrecadados R\$ 47,2 bilhões. Segundo o ministério, do valor total, R\$ 42 bilhões serão revertidos em investimentos para ampliar a conectividade em todo o país.

A expansão do 4G deve beneficiar mais de 7,4 mil distritos, povoados ou comunidades e outras 391 sedes de municípios. Pelos acordos celebrados, 36 mil quilômetros (km) de rodovias federais devem receber o sinal de internet com alta velocidade.

"O 5G chegará a todos os municípios brasileiros até 2029. E aquelas localidades que hoje têm pouca ou nenhuma conexão contarão com o padrão mínimo de quarta geração para redes móveis", disse o ministro.

Monitoramento

O conselheiro da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) Vicente Aquino disse que a agência vai verificar se as operadoras vencedoras estão cumprindo as contrapartidas assumidas no leilão, como levar conectividade às escolas públicas e para a Amazônia, no âmbito do programa Norte Conectado.

Segundo Aquino, para fazer o monitoramento das operadoras foram criados dois grupos de trabalho, o Grupo de Acompanhamento do Custeio a Projetos de Conectividade de Escolas (Gape) e o Grupo de Acompanhamento da Implantação das Soluções para os Problemas de Interferência na faixa de 3.625 a 3.700 MHz (Gaispi).

Fonte: Tribuna da Bahia - BA

Data: 10/12/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

SANTOS BRASIL INICIA SEGUNDA ETAPA DE EXPANSÃO EM SP

Grupo prevê cerca de R\$ 500 milhões para ampliar capacidade dos berços e construir novo pátio no terminal de Santos

Por Taís Hirata — De São Paulo

A Santos Brasil iniciou a segunda etapa da expansão de seu terminal de contêineres no Porto de Santos, que deverá demandar por volta de R\$ 500 milhões, até 2023. Em paralelo, a companhia também se prepara para assumir os terminais de granéis líquidos em Itaqui (MA) e analisar outros leilões federais.

A ampliação em Santos é fruto do processo de renovação antecipada da concessão, firmado em 2016. Na primeira fase, que acaba de ser concluída, foi realizada a expansão do berço. A capacidade passou de 2 milhões de TEUs (medida usada para contêineres de 20 pés) para 2,4 milhões de TEUs ao ano. Também foi feito o aprofundamento do cais para 16 metros, o que permitirá o embarque dos navios de maior porte no mercado, o New Panamax.

Nesta nova etapa da ampliação, a capacidade dos berços terá um novo aumento, e passará a 2,6 milhões de TEUs ao ano, por meio da aquisição de guindastes automatizados. Além disso, será construído um novo pátio no terminal, para dar conta da nova demanda. Outra intervenção relevante será a ampliação dos ramais ferroviários de escoamento dos contêineres, para eliminar os cruzamentos com caminhões, que hoje interferem na operação.

"É importante estarmos prontos antes da necessidade. O New Panamax hoje não está vindo, devido ao problema global de falta de contêineres e navios. Mas até 2023 ele virá a Santos. Há



demanda reprimida, e estaremos com a capacidade pronta para isso”, afirma Antonio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil.

No processo de expansão firmado em 2016, está prevista ainda uma terceira etapa, com mais R\$ 600 milhões, que levará o terminal a uma capacidade anual de 3 milhões de TEUs. A última fase deverá ser entregue até 2031.

Hoje, a Santos Brasil tem caixa para fazer os investimentos. A empresa levantou R\$ 790 milhões em uma oferta subsequente de ações realizada em setembro de 2020. A ideia, porém, é combinar recursos próprios, debêntures de infraestrutura e “supplier credits” [modalidade de crédito para a aquisição de importados].

A companhia também prevê iniciar, em meados 2022, sua nova operação no Porto de Itaquí. Em abril deste ano, a empresa venceu o leilão de três terminais de graneis líquidos – em um movimento de diversificação da empresa, hoje focada em contêineres. “Já tivemos o projeto básico aprovado pela agência reguladora e demos entrada nas licenças ambientais. Acredito que em mais um mês ou dois meses vamos receber os terminais, para iniciar a operação no fim do primeiro semestre de 2022”, diz.

A Santos Brasil também segue estudando novos leilões. Estão sendo analisados, no porto de Paranaguá, um terminal de graneis líquidos, e, em Santos, um de fertilizantes e outro de grãos.

Recentemente, o grupo decidiu ficar de fora da disputa por um grande terminal de graneis líquidos no Porto de Santos, o STS 08, que acabou sem ofertas. Para Sepúlveda, a avaliação é que o projeto “ficou caro”, mas, a depender das reformulações propostas pelo governo federal, a empresa poderá voltar a se interessar. “O STS 08 era muito voltado para atender a refinaria. Mas é uma área ‘premium’ no porto. Se houver mais flexibilidade, uma abertura a qualquer tipo de granel líquido, como químicos, a atratividade aumenta”, diz.

Outro processo que a Santos Brasil deverá acompanhar, possivelmente como investidora, é a desestatização de companhias docas. O caso mais avançado é o da Codesa, do Espírito Santo. “Vamos olhar o projeto porque é um porto que tem relevância, com muita carga. Uma companhia docas não é a mesma coisa que um terminal, mas, como dominamos muito a operação portuária, podemos encontrar mecanismos de geração de valor.”

No caso da privatização da Santos Port Authority (SPA), o processo está mais atrasado e é bem mais complexo, afirma. “Vai depender da vontade política do governo de aumentar ou não a velocidade.” Neste caso, o grupo acompanha as discussões como possível investidor – provavelmente em consórcio, já que deverá haver limitações para operadores participarem da disputa -, mas principalmente com uma “postura defensiva”, ou seja, para evitar que o modelo prejudique os contratos vigentes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/12/2021

EXPORTAÇÕES DE CAFÉ RECUAM EM VOLUME E RECEITA EM NOVEMBRO

Segundo o Cecafé, receita dos embarques caiu quase 5% ante o mesmo mês de 2020, para US\$ 570,6 milhões

Por Érica Polo, Valor — São Paulo

Os embarques brasileiros de café somaram 2,9 milhões de sacas de 60 quilos em novembro, queda de 38% em comparação ao mesmo mês do ano passado, informou hoje o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). Em receita, os embarques atingiram US\$ 570,6 milhões no mês, um recuo de quase 5%, mesmo com a valorização do grão. O preço médio foi de US\$ 194,73/saca no mês, valor que supera em 55% o registrado em novembro de 2020.

Os problemas logísticos e a quebra de safra brasileira continuam causando reflexos aos embarques. “Seguimos convivendo com disputa por contêineres, espaço nos navios, sucessivos cancelamentos de bookings, rolagens de cargas e fretes extremamente altos. O cenário preocupa, uma vez que especialistas do segmento indicam que se arrastará a 2022, devido ao grande volume dos produtos agrícolas acumulados nos portos do Brasil”, diz Nicolas Rueda, presidente do Cecafé, em nota.

Período de transição

A entidade reitera que a cadeia produtiva está vivendo um período de transição à próxima safra, que é de ciclo baixo e bem inferior à produção recorde já vista recentemente. “Portanto, o potencial mensurado através dos volumes de exportação deverá continuar registrando tendência negativa, fenômeno completamente normal e esperado em função dos menores volumes de produção”, afirma o dirigente. J

á no acumulado do ano, os embarques somaram até novembro 36,3 milhões de sacas do grão, com faturamento de US\$ 5,4 bilhões. Em volume, houve queda de 10%, mas a receita subiu 5,4% na comparação com igual período do ano passado. O preço médio da saca em 2021 foi de US\$ 148,81, a maior desde 2017, o que contribui para o ganho em receita apesar dos problemas para embarcar o grão ao longo de 2021.

Se observados os cinco primeiros meses do ano cafeeiro, que teve início em julho, os brasileiros exportaram 15,3 milhões de sacas com faturamento de US\$ 2,6 bilhões, o maior valor para o período em cinco anos. A receita evoluiu 4,4% e o volume recuou 24,5% em comparação com o intervalo entre julho e novembro do ano passado.

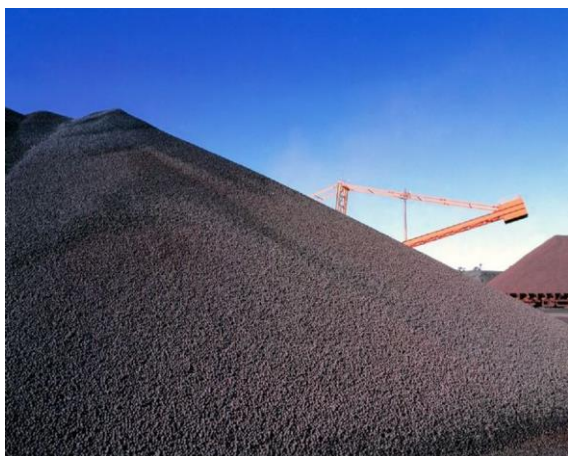
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/12/2021

MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,5% NO PORTO DE QINGDAO E SAI NA CASA DE US\$ 108 POR TONELADA

Ganhos acumulados pela commodity no mercado à vista foram reduzidos a 5,5%. Em 2021, a desvalorização é de quase 33%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Agência Vale

A demanda desaquecida de minério de ferro nos portos chineses segue ditando a trajetória dos preços e a principal matéria-prima do aço marcou nesta sexta-feira a segunda queda consecutiva no mercado transoceânico.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, a tonelada do minério com pureza de 62% recuou 0,5% no porto de Qingdao, para US\$ 108,03.

Com esse desempenho, os ganhos acumulados pela commodity no mercado à vista foram reduzidos a

5,5%. Em 2021, a desvalorização é de quase 33%.

O dia também foi de baixa no mercado futuro. Os contratos mais negociados de minério com entrega em maio perderam 0,7%, para 639,50 yuans (US\$ 100,46) por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/12/2021

REINO UNIDO TROCA RETALIAÇÃO POR PARCERIA CONTRA O DESMATAMENTO

Marco Longhi, enviado de comércio britânico para o Brasil, vê oportunidades em trabalho conjunto
Por Marsílea Gombata — De São Paulo



Marco Longhi, enviado de comércio:
“Em vez de bater no Brasil com um porrete, é preciso conversar mais” —
Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O governo britânico não deixará de negociar com o Brasil por problemas ambientais. Em vez de retaliar, o parceiro comercial buscará trabalhar conjuntamente para reduzir o desmatamento, diz Marco Longhi, enviado de comércio do Reino Unido para o Brasil.

Longhi, que viveu cinco anos aqui e é casado com uma potiguar, veio ao Brasil nesta semana com um objetivo claro: fazer negócios. Na pauta, exportação de tecnologia militar e abrir caminhos para o Brasil investir no Reino Unido, como no setor de biocombustíveis. O enviado que é também membro do Parlamento britânico, diz, contudo, que os dois países precisam conversar e se conhecer melhor.

Questionado sobre em que medida os problemas ambientais do Brasil são obstáculo a acordos comerciais com o Reino Unido ou mesmo à entrada na Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), adota uma postura menos dura que seus vizinhos europeus.

“Entendo completamente a magnitude do problema [ambiental] e sei que a floresta brasileira é 7,5 vezes o tamanho do Reino Unido. Então como policiar e persuadir locais ao dizer que [desmatar] é algo ruim a se fazer?”, questiona. “Em vez de bater no Brasil com um porrete e dizer ‘Vocês não deveriam fazer isso, na verdade a floresta não é um ativo brasileiro, mas um ativo global’, é preciso conversar mais com o Brasil, desenvolver mais essa amizade.”

Ainda que existam nações que ressaltam o desmatamento e altos níveis de corrupção como entraves à entrada na OCDE, Longhi afirma que isolar o Brasil será contraproducente. “Minha abordagem não é a de olhar para o Brasil e dizer ‘Não vamos fazer comércio com vocês enquanto não pararem com isso’, mas sim colaborativa”, diz.

No ano passado, o Reino Unido abriu para consulta pública projeto de lei para obrigar empresas a comprovarem que não há desmatamento ilegal em sua cadeia de suprimento. As companhias precisariam fazer a rastreabilidade para mostrar que o produto não vem de desmatamento ilegal, o que pode ser um complicador para o Brasil.

Em novembro, a União Europeia anunciou regras para proibir importação de commodities de áreas desmatadas. Longhi acha que o Brexit trouxe inúmeras vantagens para o Reino Unido e não vê as exigências como problema para os negócios entre os dois países.

“Minha opinião sobre isso é que Brasil tem um ativo natural, e todos precisam perceber que é do Brasil. Países como Reino Unido há 200 anos decidiram destruir suas florestas e dar início à revolução industrial, o que provavelmente emitiu muito CO2 que ainda deve estar circulando no planeta”, diz.



“Então seria uma abordagem de patrulha e ditatorial da nossa parte [dizer o que o Brasil deve fazer]. É preciso estender a mão e resolver esses problemas, mostrando que uma vez que esses recursos naturais se vão, vão embora para sempre, e temos de pensar nas nossas crianças, nas crianças das nossas crianças”, continua.

No país desde segunda-feira até ontem, Longhi passou por São Paulo, Rio e Belo Horizonte. Nos 26 encontros que teve, buscou abrir caminho para as exportações britânicas aqui e mapear áreas de interesse para o Brasil em seu país. Segundo o enviado, se por um lado o governo brasileiro mostrou interesse em adquirir tecnologia militar britânica, por outro o Brasil poderia investir em uma agenda para biocombustíveis em seu país.

“Se você falar com qualquer um no Reino Unido, 99% não sabem do que se trata etanol ou o que é um carro flex. Somos países que nos amamos, mas há muitas contradições porque não sabemos muito um sobre o outro”, afirma

Ele ressalta que os países já trabalham juntos em pacotes de financiamentos, como o UK Export Finance, no qual o governo britânico se engaja em projetos no Brasil, em libras ou em reais, desde que 20% venham de contribuição fornecida por cadeias britânicas.

“Estávamos falando com a Associação Brasileira de Energia Eólica, a Abeeólica, sobre a importância de reformular portos. Se tivermos um projeto de energia eólica offshore, será necessária capacidade industrial, e para isso pode haver um acordo entre governos. O Reino Unido tem uma capacidade de infraestrutura instalada enorme, especialmente em termos de estrutura portuária”, diz, ao afirmar que esse tipo de acordo pode impulsionar compras do governo brasileiro com menos burocracia.

Uma condição importante guia Longhi em suas negociações: celeridade. Por isso, diz, se um acordo Reino Unido-Mercosul não for possível no médio prazo, o governo britânico fará o que puder para vender e comprar mais do Brasil. “Se tivermos um acordo de livre-comércio com o Mercosul, que é um mercado maior, claro que gostaríamos. Mas nós queremos fazer negócios e queremos fazer negócios agora”, enfatizou. “Se isso significa cimentar uma relação mais rapidamente com um país muito amigo, como é o Brasil, então fico feliz em prover as bases para isso.”

Hoje o comércio entre Brasil e Reino Unido movimentava US\$ 6 bilhões por ano. “Mas isso não é suficiente”, diz Longhi, ao defender acordos a nível federal e estadual. “Seria uma grande frustração para ambos os povos se não tivermos [um acordo comercial]. Mais comércio significa mais crescimento e também mais empregos.”

Ele reconhece, contudo, as dificuldades para se fazer negócio com o Brasil e sabe que há bastante trabalho a ser feito. “Se você perguntar a uma empresa britânica se exporta para o Brasil, listarão questões como impostos, volatilidade da moeda, dificuldades e burocracia”, diz, ao citar um acordo para evitar dupla tributação como prioridade. “[A bitributação] é um desincentivo massivo para empresas brasileiras exportarem e investirem no Reino Unido.”

Mas Longhi se intitula um “trade boy” e é otimista. “Onde há vontade há um caminho”, conclui.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/12/2021

EGIS ESTUDA LEILÕES DE RODOVIAS E AEROPORTOS

Grupo francês planeja dobrar operação no Brasil até 2026

Por Taís Hirata — De São Paulo

O grupo francês Egis planeja avançar no mercado de concessões de infraestrutura no Brasil em 2022. A empresa estuda ao menos quatro leilões previstos para o próximo ano: os lotes de

rodovias no Paraná; a sétima rodada de aeroportos federais; o aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN); e inclusive a relicitação de Viracopos (SP), conta o diretor-presidente global da companhia, Laurent Germain.



Germain, presidente: “Sabemos que há muitos projetos por vir em rodovias, aeroportos, e seremos um competidor. A Egis não tem dívida e temos acionistas fortes” — Foto: Claudio Belli/Valor

A Egis já tem uma experiência - nada positiva - com concessões no país. A empresa detém uma fatia de 2,94% na Aeroportos Brasil Viracopos, em sociedade com a UTC e a Triunfo. Nos últimos anos, a concessão passou por uma recuperação judicial e, após uma longa disputa, está sendo devolvida ao governo

federal, para que seja feita uma nova licitação, em outros termos.

“[A experiência] não foi como esperámos, mas não nos afastou do mercado brasileiro de concessões. Sabemos que há muitos projetos por vir em rodovias, aeroportos, e seremos um competidor. A companhia não tem dívida e temos fortes acionistas. Por isso, temos condições financeiras de investir. Claro que, antes, teremos que vencer as concorrências, mas espero que consigamos conquistar uma ou duas concessões”, afirmou o executivo ao Valor, em meio a sua visita ao país.

A Egis hoje é controlada pela estatal francesa Caisse des Dépôts, que detém 75% das ações. Porém, a companhia passa por um processo de privatização. Em setembro, a gestora de investimentos Tikehau Capital fez uma oferta vinculante por 42% das ações do grupo. Com a conclusão da operação, a empresa estatal deverá permanecer com 33% dos papéis - a participação restante é de executivos e funcionários.

A chegada do novo sócio deverá garantir recursos financeiros para dobrar a companhia até 2026, segundo Germain. A meta é que, nesse prazo, o volume de negócios salte de 1,2 bilhão de euros, neste ano, para 2,6 bilhão. No Brasil, o objetivo é o mesmo: levar o atual portfólio de R\$ 170 milhões para R\$ 350 milhões nos próximos cinco anos.

O objetivo é que os negócios no país sejam majoritariamente privados. Estes deverão representar por volta de 60% dos contratos totais. A Egis já tem uma atuação relevante em serviços de engenharia no Brasil há dez anos. O grupo atua em diversas frentes, como a realização de estudos de viabilidade, projetos executivos, apoio técnico e monitoramento de obras. Para crescer nesse segmento de consultoria, a Egis também pretende fazer aquisições de empresas no país.

A própria entrada em concessões também deverá ser um meio de alavancar os contratos de manutenção e operação de ativos. A ideia da companhia é sempre entrar nos leilões dentro de consórcios, nos quais deverá deter uma fatia de 30% a 35% - um patamar suficiente para garantir a execução do ativo. Esses parceiros poderão ser grupos industriais, operadores ou financeiros, de dentro ou de fora do país.

Na avaliação de Germain, o fato de 2022 ser um ano eleitoral não só não afasta o interesse em novos projetos como torna a janela de oportunidades mais importante. “Essas políticas [de concessões de infraestrutura] dependem muitas vezes da orientação política. Como haverá eleições em 2022, queremos aproveitar os nove primeiros meses do ano, em que já há um compromisso [do atual governo] de leiloar diversos aeroportos e rodovias”, diz. Para ele, há um forte otimismo no cenário de longo prazo para o Brasil, que se sobrepõe às incertezas de curto prazo.



No setor de aeroportos, o foco será em ativos de pequeno e médio porte, diz ele. O leilão de São Gonçalo do Amarante (próximo a Natal, no Rio Grande do Norte) é citado como um exemplo de ativo ideal. A companhia também deverá estudar a relicitação de Viracopos - apesar da primeira experiência problemática.

Na sétima rodada, em que serão leiloados três blocos, o executivo sinaliza que o foco de interesse não será nas "joias da coroa" - Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) -, e sim no Bloco Norte, que inclui os aeroportos de Belém e Macapá. A Egis inclusive chegou a participar da concorrência pelo outro bloco de aeroportos na região Norte (liderado por Manaus), realizado em abril deste ano. A empresa participou em consórcio com a operadora francesa ADP e a GLP, mas quem acabou vencendo a disputa foi a também francesa Vinci.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/12/2021

SANTOS BRASIL INICIA SEGUNDA ETAPA DE EXPANSÃO EM SP

Grupo prevê cerca de R\$ 500 milhões para ampliar capacidade dos berços e construir novo pátio no terminal de Santos

Por Taís Hirata — De São Paulo

A Santos Brasil iniciou a segunda etapa da expansão de seu terminal de contêineres no Porto de Santos, que deverá demandar por volta de R\$ 500 milhões, até 2023. Em paralelo, a companhia também se prepara para assumir os terminais de granéis líquidos em Itaqui (MA) e analisar outros leilões federais.

A ampliação em Santos é fruto do processo de renovação antecipada da concessão, firmado em 2016. Na primeira fase, que acaba de ser concluída, foi realizada a expansão do berço. A capacidade passou de 2 milhões de TEUs (medida usada para contêineres de 20 pés) para 2,4 milhões de TEUs ao ano. Também foi feito o aprofundamento do cais para 16 metros, o que permitirá o embarque dos navios de maior porte no mercado, o New Panamax.

Nesta nova etapa da ampliação, a capacidade dos berços terá um novo aumento, e passará a 2,6 milhões de TEUs ao ano, por meio da aquisição de guindastes automatizados. Além disso, será construído um novo pátio no terminal, para dar conta da nova demanda. Outra intervenção relevante será a ampliação dos ramais ferroviários de escoamento dos contêineres, para eliminar os cruzamentos com caminhões, que hoje interferem na operação.

“É importante estarmos prontos antes da necessidade. O New Panamax hoje não está vindo, devido ao problema global de falta de contêineres e navios. Mas até 2023 ele virá a Santos. Há demanda reprimida, e estaremos com a capacidade pronta para isso”, afirma Antonio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil.

No processo de expansão firmado em 2016, está prevista ainda uma terceira etapa, com mais R\$ 600 milhões, que levará o terminal a uma capacidade anual de 3 milhões de TEUs. A última fase deverá ser entregue até 2031.

Hoje, a Santos Brasil tem caixa para fazer os investimentos. A empresa levantou R\$ 790 milhões em uma oferta subsequente de ações realizada em setembro de 2020. A ideia, porém, é combinar recursos próprios, debêntures de infraestrutura e “supplier credits” [modalidade de crédito para a aquisição de importados].

A companhia também prevê iniciar, em meados 2022, sua nova operação no Porto de Itaqui. Em abril deste ano, a empresa venceu o leilão de três terminais de granéis líquidos - em um movimento de diversificação da empresa, hoje focada em contêineres. “Já tivemos o projeto básico aprovado pela agência reguladora e demos entrada nas licenças ambientais. Acredito que



em mais um mês ou dois meses vamos receber os terminais, para iniciar a operação no fim do primeiro semestre de 2022”, diz.

A Santos Brasil também segue estudando novos leilões. Estão sendo analisados, no porto de Paranaguá, um terminal de granéis líquidos, e, em Santos, um de fertilizantes e outro de grãos.

Recentemente, o grupo decidiu ficar de fora da disputa por um grande terminal de granéis líquidos no Porto de Santos, o STS 08, que acabou sem ofertas. Para Sepúlveda, a avaliação é que o projeto “ficou caro”, mas, a depender das reformulações propostas pelo governo federal, a empresa poderá voltar a se interessar. “O STS 08 era muito voltado para atender a refinaria. Mas é uma área ‘premium’ no porto. Se houver mais flexibilidade, uma abertura a qualquer tipo de granel líquido, como químicos, a atratividade aumenta”, diz.

Outro processo que a Santos Brasil deverá acompanhar, possivelmente como investidora, é a desestatização de companhias docas. O caso mais avançado é o da Codesa, do Espírito Santo. “Vamos olhar o projeto porque é um porto que tem relevância, com muita carga. Uma companhia docas não é a mesma coisa que um terminal, mas, como dominamos muito a operação portuária, podemos encontrar mecanismos de geração de valor.”

No caso da privatização da Santos Port Authority (SPA), o processo está mais atrasado e é bem mais complexo, afirma. “Vai depender da vontade política do governo de aumentar ou não a velocidade.” Neste caso, o grupo acompanha as discussões como possível investidor - provavelmente em consórcio, já que deverá haver limitações para operadores participarem da disputa -, mas principalmente com uma “postura defensiva”, ou seja, para evitar que o modelo prejudique os contratos vigentes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/12/2021

GOVERNO LIBERA PRIMEIRAS FERROVIAS EM REGIME DE AUTORIZAÇÃO

São nove trechos em dez Estados e investimento estimado em R\$ 51,96 bilhões

Por Rafael Bitencourt — De Brasília

O governo federal autorizou ontem a construção e operação dos nove primeiros trechos de ferrovias pelo novo regime de autorização - modelo que se contrapõe às tradicionais concessões ferroviárias. Os projetos deverão passar por dez Estados, com investimento estimado em R\$ 51,96 bilhões em 3,5 mil quilômetros de novos trilhos.

Seis grupos empresariais receberam autorização: Bracell, Ferroeste, Grão Pará, Macro Desenvolvimento, Petrocity e Planalto Piauí Participações. O Ministério da Infraestrutura informou que somente a Ferroeste atua no segmento ferroviário, como concessionária. As demais são consideradas empresas que agora vão marcar sua estreia no setor.

Os novos operadores ferroviários estão vinculados a terminais de uso privado em portos ou companhias consideradas donas das cargas, que deverão usar a nova malha ferroviária para escoar a própria produção.

Os contratos de autorização fazem parte do programa Pró-Trilhos, criado em setembro, que contou com a edição de medida provisória (MP) para instituir um novo marco legal para o setor. O governo havia informado que, desde o lançamento do programa, já recebeu 36 propostas de novos empreendimentos ferroviários a serem implantados com investimentos exclusivamente privados pelo novo regime contratual.

Esses projetos somam 11,1 mil quilômetros de novas linhas férreas em 14 Estados, somando mais de R\$ 150 bilhões em investimentos. Desse total, 17 projetos já tiveram a viabilidade atestada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



Durante a solenidade de assinatura dos contratos, o secretário nacional de transportes terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello da Costa Vieira, afirmou que o número de pedidos de autorização tem aumentado a cada dia. Segundo ele, a pasta já contabilizava, até ontem, 47 requerimentos, número superior ao divulgado mais cedo pelo ministério.

Ao falar sobre a expectativa de impulsionar os investimentos no setor ferroviário, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, destacou a importância do regime de autorização para alavancar os projetos desse segmento. Ele voltou a usar o exemplo dos Estados Unidos, que contam com 290 mil quilômetros de ferrovia - dez vezes mais do que o Brasil.

“Nos Estados Unidos é assim até hoje. Se uma empresa quer fazer uma ferrovia, ela vai lá e faz. Se quer ligar os pontos A e B, ela pede uma autorização e liga A e B. E se uma segunda empresa quiser ligar A e B, ela pede autorização e liga também. É por isso que, às vezes, a gente tem quatro ou cinco ramais ligando o mesmo par de origem e destino. E a demanda [o risco de faltar]? Isso é um problema do privado, pois cabe a eles avaliarem isso”, afirmou o ministro.

Ao comentar a previsão de investimentos no setor portuário, Tarcísio de Freitas disse que o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) deverá ocorrer “provavelmente” em março, ao considerar a aprovação do processo pelo Tribunal de Contas da União (TCU) na quarta-feira. A Codesa é responsável pela administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

O ministro reafirmou o compromisso de privatizar, logo na sequência, os portos de São Sebastião (SP), Itajaí (SC) e Santos (SP). “O Brasil está caminhando para ter a infraestrutura mais privada do mundo”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/12/2021

EXPORTAÇÕES DO SETOR TENDEM A CONTINUAR EM ALTA

De janeiro a novembro, embarques do agronegócio brasileiro renderam US\$ 110,7 bilhões

Por Rafael Walendorff — De Brasília

As exportações do agronegócio brasileiro renderam US\$ 110,7 bilhões de janeiro a novembro de 2021, um crescimento de 18,4% em relação ao ano passado. O avanço foi puxada pelo câmbio favorável e por preços elevados, uma vez que o volume das vendas registrou diminuição de 6,5%.

Considerada uma “jogada comercial” pelo presidente da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), João Martins, nem a suspensão das exportações de carne bovina brasileira para a China, que já dura mais de três meses, não impediu o novo recorde da balança do setor.

“Não foi problema sanitário. Ao contrário, eles sabem disso. O que houve foi uma jogada de mercado (...) A China esperava que o preço do boi fosse cair e prorrogou o embargo”, afirmou.

O impasse comercial é considerado “normal” pela diretora de Relações Internacionais da CNA, Lígia Dutra. A lição a ser tirada do episódio, segundo ela, é a necessidade de aproximação maior com os clientes. “A China ainda é uma grande desconhecida”, afirmou “Temos uma presença desproporcional no país, pelo tanto que a gente vende. Temos que ser mais presentes”, emendou.

Sem as compras chinesas, o Brasil ampliou as exportações de carne de gado para outros destinos, como Estados Unidos e Chile. A diversificação de produtos e destinos ainda é uma meta perseguida pela CNA para ampliar a fatia de 1% que o país detém do comércio mundial. O foco é o mercado asiático e a construção de acordos bilaterais. “Não é falta de demanda, é falta de oferta, de ter a pauta mais diversificada”, completou Lígia.

Desafios para 2022

As exportações devem ter um ano positivo em 2022, acredita a CNA, mas será preciso acompanhar o desenrolar da pandemia e os possíveis reflexos no fluxo de transporte marítimo, os gargalos logísticos, a menor oferta global de insumos e o protecionismo crescente - ligado principalmente a temas ambientais, que estarão cada vez mais presentes na pauta do comércio internacional.

“Muitos países estão colocando normas unilaterais, mas não se engajam em discussões multilaterais sérias, como na OMC [Organização Mundial do Comércio], em questões que impactam a sustentabilidade”, criticou, Lígia Dutra. Uma dessas discussões envolvem a redução dos subsídios agrícolas “distorcivos”.

Esse tipo de apoio, oferecido por países desenvolvidos e emergentes a seus produtores, “têm impacto profundo em questões de sustentabilidade porque eles patrocinam a ineficiência”, avaliou a diretora. “A falta de empenho desses países nas discussões multilaterais é um pouco decepcionante”, disse ela.

Segundo Lígia, é preciso diálogo para que “as medidas unilaterais sejam com preocupação ambiental e não só barreiras disfarçadas no comércio, que aumentam o protecionismo”. O presidente da CNA, João Martins, disse que o setor vai mostrar ao mundo a “verdade” sobre a produção sustentável feita no Brasil

“Precisamos mostrar que a carne brasileira não está em região com desmatamento ilegal ou queimada. Temos que ser mais esclarecedores sobre a produção agropecuária”, disse. E criticou queimadas e desmatamentos ilegais. “É problema de polícia. Não defendemos produtor que trabalha na ilegalidade”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/12/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

AFRETAMENTOS DE NAVIOS ‘ECO TYPE’ SÃO ANIMADORES, AVALIA PETROBRAS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 10 Dezembro 2021



Arquivo/Divulgação

Navios considerados mais sustentáveis que os convencionais fazem parte das ações da companhia para cumprir as metas assumidas de reduzir as emissões em 25% até 2030.

A Petrobras aposta no afretamento de navios com combustível de baixo teor de enxofre e com menor consumo. A preferência por essas embarcações, conhecidas como ‘Eco Type’, é uma das frentes para

alcançar a meta da empresa, que assumiu o compromisso de reduzir em 25% as emissões de gases de efeito estufa até 2030. A empresa avalia que os primeiros resultados já são animadores.

No ano passado, a Petrobras contratou duas embarcações Eco Type da classe VLCC, com capacidade de transporte de dois milhões de barris de petróleo. De janeiro a agosto de 2021, elas já apresentaram redução de consumo médio de 24% de combustível por tonelada x milha, quando comparadas às embarcações convencionais da mesma classe. Até o final do contrato, em setembro de 2022, a companhia estima que estas duas embarcações da frota diminuam as



emissões em cerca de 33 mil toneladas de dióxido de carbono equivalente (tCO₂e), medida utilizada para aferir a quantidade gerada de créditos de carbono.

Ainda em 2020, a Petrobras recebeu outros quatro novos Suezmax DP-2 Eco Type, construídos para as operações de alívio em águas profundas e ultraprofundas na costa brasileira. A empresa afirma que a performance esperada já tem sido comprovada em pouco mais de um ano de contrato. O consumo médio de combustível apurado no período foi 20% inferior ao das demais embarcações de mesmo porte na frota, o que representou redução de cerca de 31 mil tCO₂e de emissões atmosféricas somente em 2021. Para o ano que vem, a companhia vai receber mais três navios desta mesma classe.

A Petrobras atribui os resultados à gestão operacional adequada da frota voltada para otimizar custos e reduzir emissões. “A estratégia de contratação destes navios não têm gerado impactos de aumento de custos de transporte marítimo, uma vez que a redução de consumo de combustível promove economia suficiente que compensa o custo maior no aluguel da embarcação”, explicou o gerente executivo de Logística da Petrobras, Rafael Noac.

Com os primeiros resultados e a perspectiva positiva para os próximos anos, a área de logística da companhia vem buscando parcerias para aprimorar a iniciativa. Noac destacou que sua gerência atua em conjunto com a Transpetro e o Cenpes, em busca de novas tecnologias para aumentar a eficiência dos navios petroleiros que compõem a frota da empresa.

A Petrobras assumiu o compromisso de atingir a neutralidade das emissões de gases de efeito estufa em prazo compatível com o estabelecido no Acordo de Paris, tratado negociado durante a COP-21, em 2015, conforme a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima. A redução da intensidade de emissões de carbono é uma das métricas de topo da companhia, com a qual a empresa mapeou oportunidades em todas as áreas, capitaneadas pela gerência executiva de Clima.

O Eagle Paulínia (foto), segundo de quatro novos navios incorporados à frota de aliviadores da Petrobras em 2020, realizou as primeiras operações de alívio em Búzios, na Bacia de Santos. Entre as operações iniciais, a embarcação realizou offloadings (transferência do óleo) das plataformas P-74 e P-76, e fez transbordo da carga de petróleo para outro navio exportador em Angra dos Reis (RJ).

O termo ‘Eco Type’ designa um tipo de embarcação sustentável que, segundo a Petrobras, vem ganhando cada vez mais espaço nos novos projetos da companhia, ao trazer grandes benefícios para o meio ambiente e para a eficiência das operações de logística da empresa. Em 2020, a atividade de transporte de petróleo e derivados, independente do modal, foi responsável pela emissão de 3,9 milhões de toneladas de CO₂ em 2020, o que representou 7% do total de emissões da companhia. Deste total, 3 milhões tCO₂e estão diretamente ligados ao transporte marítimo de petróleo e derivados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2021

APROVADOS OS PRIMEIROS PEDIDOS DE REDUÇÃO DA ALÍQUOTA DE ROYALTIES DE CAMPOS OPERADOS POR EMPRESAS DE PEQUENO OU MÉDIO PORTES

Da Redação OFFSHORE 09 Dezembro 2021

A Diretoria da ANP aprovou nesta quinta-feira (9) a redução da alíquota de royalties incidentes sobre campos operados por empresas de pequeno ou médio portes, nos termos da Resolução ANP nº 853/2021. No total, foram 36 campos, localizados nos estados do Rio Grande do Norte (31), Espírito Santo (3), Bahia (1) e Sergipe (1).



A alíquota foi reduzida para 5% em cinco campos operados por empresas de pequeno porte: Petrom Produção de Petróleo e Gás Ltda. (Campo de Rabo Branco); Energizzi Energias do Brasil Ltda. (Campo de Santana); e Imetame Energia Lagoa Parda Ltda. (Campos de Lagoa Parda, Lagoa Piabanha e Lagoa Parda Norte).

Já para a empresa de médio porte Potiguar E&P S.A., a alíquota foi reduzida para 7,5%, abrangendo trinta e um campos: Acauã, Asa Branca, Baixa do Algodão, Baixa do Juazeiro, Boa Esperança, Brejinho POT, Cachoeirinha, Fazenda Junco, Fazenda Curral, Fazenda Malaquias, Jaçanã, Jandui, Juazeiro, Leste de Poço Xavier, Livramento, Lorena, Maçarico, Pajeú, Pardal, Patativa, Paturi, Poço Xavier, Riacho da Forquilha, Rio Mossoró, Sabiá, Sabiá Bico de Osso, Sibite, Três Marias, Trinca Ferro, Upanema e Varginha.

A redução de royalties visa promover a atratividade econômica para empresas de pequeno ou médio portes, trazendo benefícios como a extensão da vida útil dos campos e o desenvolvimento socioeconômico regional, com a geração de empregos e aumento de renda para estados e municípios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 10/12/2021

CHEGADA DE CRUZEIROS NOS PORTOS DE SALVADOR E ILHÉUS MARCA RETOMADA DAS ATIVIDADES TURÍSTICAS NA BAHIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Dezembro 2021



A chegada da embarcação MSC "Seaside" abriu as atividades turísticas no Porto de Salvador, suspensas em decorrência da pandemia da Covid-19. O cruzeiro, o maior da temporada brasileira, partiu de Ilha Grande (RJ) e atracou no Terminal de Passageiros da capital baiana, na terça-feira (7), com 4.265 passageiros a bordo.

Além do MSC "Seaside", ainda estão previstas 63 embarcações para 2021/2022, resultando em uma estimativa de chegada de 170 mil turistas em Salvador. Os navios seguem todos os protocolos de saúde estabelecidos pela Anvisa,

como, por exemplo, um terminal organizado para segurança dos passageiros, a desinfecção das áreas, além do comprovante de vacinação e exame PCR-RT.

Já no Porto de Ilhéus, a chegada do navio MSC "Prezioza", nesta quinta-feira (9), com aproximadamente 3.000 passageiros a bordo, marcou a abertura da temporada de cruzeiros na Costa do Cacau. O trecho do litoral sul da Bahia, localizado a cerca de 450 quilômetros de Salvador, é composto pelos municípios de Itacaré, Uruçuca, Ilhéus, Itabuna, Olivença, Una, Santa Luzia e Canavieiras.

O cruzeiro ainda tem previsão para retornar a Ilhéus nos dias 16, 21 e 29 de dezembro. Até abril de 2022, cerca de 35 atracações estão previstas, com passageiros vindos de diversas localidades do Brasil, como Natal (RN), Rio de Janeiro (RJ), Maceió (AL) e Santos (SP).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 10/12/2021

OFERTA PERMANENTE: APROVADA A INSCRIÇÃO DE MAIS UMA EMPRESA

Da Redação OFFSHORE 09 Dezembro 2021



A Comissão Especial de Licitação (CEL) aprovou a inscrição de mais uma empresa para a Oferta Permanente: Ecopetrol Óleo e Gás do Brasil Ltda. Com a Ecopetrol, já são 69 as empresas inscritas na Oferta Permanente.

A Oferta Permanente é uma modalidade de concessão de blocos e de áreas com acumulações marginais para exploração ou reabilitação e produção de petróleo e gás natural. Nessa modalidade, há a oferta contínua de blocos exploratórios e áreas com acumulações marginais

localizados em quaisquer bacias terrestres ou marítimas. A exceção são os blocos localizados no polígono do pré-sal, nas áreas estratégicas ou na plataforma continental além das 200 milhas náuticas, bem como os autorizados a compor a 17ª e a 18ª rodadas de licitações.

Uma vez tendo sua inscrição aprovada no processo, a empresa pode declarar interesse em um ou mais dos blocos e áreas ofertados no edital. Após aprovação pela CEL uma ou mais declarações de interesse, tem início um ciclo da oferta permanente, com a divulgação de seu cronograma pela comissão. Os ciclos correspondem à realização das sessões públicas de apresentação de ofertas para um ou mais setores que tiveram declaração de interesse. No dia da sessão pública, as empresas inscritas podem fazer ofertas para blocos e áreas com acumulações marginais nos setores em licitação naquele ciclo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2021

CSP VAI AUMENTAR INVESTIMENTO EM FORNECEDORES LOCAIS

Da Redação ECONOMIA 09 Dezembro 2021



A Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) celebrou com empreendedores de São Gonçalo do Amarante e Caucaia os resultados iniciais do 3º ciclo do Programa Território Empreendedor. Em evento realizado nesta terça-feira (7), no Porto do Pecém, 38 micro e pequenas empresas da região, participantes do programa de capacitação, receberam certificados de conclusão da Trilha de Desenvolvimento de Fornecedores.

Na programação, também foi ministrada palestra com o tema “O que a empresa espera de um

fornecedor”, conduzida pela equipe de Suprimentos da CSP. Estiveram presentes representantes do governo do estado do Ceará, das prefeituras de São Gonçalo e Caucaia e de organizações da sociedade civil, além de gestores de empresas do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), que conheceram os potenciais fornecedores locais participantes da Trilha.

O Território Empreendedor é promovido pela CSP em parceria com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), que conduziu mais de 100 horas de workshops online e consultorias individuais, oportunizando seis módulos: Gestão da Qualidade; Gestão de Compras e Estoques; Gestão de Projetos; Gestão Financeira; Orientação ao Crédito; e Dicas para Fornecedores CSP.

Agora, esses empresários de SGA e Caucaia participarão da etapa final do programa, com conclusão em 2022, quando receberão Consultorias e participarão do Encontro de Negócio, do Diagnóstico Final e do Monitoramento de especialistas do Sebrae. O objetivo é capacitar essas



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 192/2021
Página 59 de 59
Data: 10/12/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

micro e pequenas empresas locais a tornarem-se fornecedores de produtos e serviços para grandes empresas do Ceará.

Até 2023, a siderúrgica deseja cumprir a meta de comprar exclusivamente de fornecedores das duas cidades os produtos e serviços de nove categorias. São elas: alimentação; material de escritório; material de informática; uniformes; barra/perfil/cantoneira; lavagem de veículos; material de construção; gráfica/reprografia e madeira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2021



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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006