

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 194/2021
Data: 15/12/2021**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
RELAÇÃO PORTO-CIDADE EM PAUTA NO PORTO 360° DESTA QUARTA-FEIRA	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	4
DIRETOR DA ANTAQ FALA SOBRE ARRENDAMENTO SIMPLIFICADO EM COMISSÃO DA OAB-DF.....	4
ANTAQ AUTORIZA INSTALAÇÕES A OPERAREM EM MANAUS E RIO DE JANEIRO.....	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	6
PROJETO DE CONCESSÃO DA LIGAÇÃO ENTRE RIO E GOVERNADOR VALADARES (MG) É APROVADO NO TCU	6
COM AVAL DO TCU, OBRAS DO PEOPLE MOVER EM GUARULHOS COMEÇAM EM 2022.....	7
GOVERNO FEDERAL INICIA ESTUDO PARA CONCILIAR AUTORIZAÇÃO COM CONCESSÃO EM PROJETOS FERROVIÁRIOS	7
ISTOÉ - DINHEIRO	8
TCU CONDICIONA ASSINATURA DE OUTORGA DE USINAS DA ELETROBRAS À CONCLUSÃO	8
CÂMARA ENCERRA DISCUSSÃO DE BR DO MAR E INICIA VOTAÇÃO DE PARECER DO RELATOR	9
PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS ESTÁ CHEIA DE FALHAS E DEVE FICAR PARA 2023, DIZ GESEL.....	9
MARFRIG RETOMA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA PARA CHINA APÓS FIM DO EMBARGO.....	9
MONEYTIMES	10
CHINA: QUEBRA DA INCORPORADORA SHIMAO PODE SER MUITO PIOR QUE EVERGRANDE, DIZ ESTRATEGISTA	10
GOVERNO LANÇA PROPOSTA DE NOVO MARCO PARA INCENTIVAR FERROVIAS PARA PASSAGEIROS	11
PL DE TRANSPORTE DE ÔNIBUS GANHA NOVO PARECER, MAS MANTÉM PONTOS DE PREOCUPAÇÃO	12
LIRA DIZ QUE VOTAÇÃO DE DESTAQUES DA PEC DOS PRECATÓRIOS TERÁ PLACAR AINDA MAIOR.....	14
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR FERROVIA CRESCE NO PARANÁ.....	15
ESTADO DE MINAS - MG	15
CÂMARA INICIA ORDEM DO DIA POR BR DO MAR E DEVE VOTAR TAMBÉM PEC EM 2º TURNO	15
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	16
TCU VOTA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS.....	16
VENDA DE ATIVOS RENDEU US\$ 4,8 BILHÕES À PETROBRAS EM 2021	18
SAÍDA PARA CRISE DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS PASSA PELO GOVERNO, POR JEAN PAUL PRATES	19
WHITE MARTINS ASSINA ACORDO PARA HIDROGÊNIO VERDE NO RS	21
TRÊS PASSOS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	23
JORNAL O GLOBO – RJ	25
CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DA PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE VIABILIZA AUXÍLIO BRASIL DE R\$ 400	25
CÂMARA APROVA ‘BR DO MAR’, QUE ABRE TRANSPORTE NACIONAL DE CARGA A NAVIOS ESTRANGEIROS	27
BOLSONARO INDICA RELATOR DO 5G PARA PRESIDÊNCIA DA ANATEL	28
LEILÃO DO 5G DESTRAVOU R\$ 40 BI EM INVESTIMENTOS NA TELEFONIA E JÁ COMEÇA A INFLUENCIAR NEGÓCIOS	29
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	31
TCU DEVE PERMITIR PROSSEGUIMENTO DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS ATÉ FIM DA ANÁLISE	31
CÂMARA APROVA ALTERAÇÕES DA PEC DOS PRECATÓRIOS EM 2º TURNO E CONCLUI VOTAÇÃO.....	32
BENEFÍCIO PARA PORTOS COLOCA EM LADOS OPOSTOS GUEDES E TARCÍSIO	33
RELATOR DE BR DO MAR INCLUI VOLTA DE PROGRAMA QUE ISENTA INDÚSTRIA PORTUÁRIA DE IMPOSTOS FEDERAIS	34
CADE APROVA FUSÃO DE UNIDAS E LOCALIZA COM COMPROMISSO DE VENDA DE 70 MIL VEÍCULOS.....	36
5G: CÂMARA APROVA PROJETO QUE LIBERA MAIS ANTENAS EM SÃO PAULO E AMPLIA ACESSO NAS PERIFERIAS	37
OPINIÃO - ECLUSAS PARA ITAIPU	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	40
CADE AUTORIZA QUE SAS EXERÇA ALGUNS PODERES DE ADMINISTRAÇÃO NA LOG-IN	40
CÂMARA CONCLUI APROVAÇÃO DE ‘BR DO MAR’; TEXTO SEGUE PARA SANÇÃO.....	42
COMO A QUEDA DE EIKE BATISTA ABRIU CAMINHO PARA O SUCESSO DESTA FUNDO NO BRASIL	42
MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,8% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 111 POR TONELADA	44
PARCERIAS E FORMAÇÃO DE ECOSISTEMAS CONECTAM SETOR PÚBLICO AO PRIVADO	45
PORTAL PORTOS E NAVIOS	46
ALIANÇA CONSTRUIRÁ 2 BARCAÇAS E 2 EMPURRADORES NO ESTALEIRO RIO MAGUARI	46
ALÍQUOTA DO AFRMM PARA GRANÉIS LÍQUIDOS SEGUIRÁ EM 40% PARA NORTE E NORDESTE	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 194/2021
Página 3 de 51
Data: 15/12/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MOVIMENTAÇÃO DE CARGA CRESCE 18,23% DE JANEIRO A NOVEMBRO NO PORTO DE VITÓRIA	47
PROJETO IMO-NORAD DEMONSTRA SOLUÇÕES PARA GEE E BIOSSEGURANÇA	48
CICLO ANUAL DE DRAGAGEM NA HIDROVIA DO MADEIRA É CONCLUÍDO	49
PORTO DE FORTALEZA TEM NOVO PDZ APROVADO	50
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	51
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	51



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

RELAÇÃO PORTO-CIDADE EM PAUTA NO PORTO 360° DESTA QUARTA-FEIRA

O convidado do programa desta semana é o secretário de Governo de Santos, Flávio Jordão
Por: Redação



Flávio Jordão falará sobre as ações relacionadas ao complexo portuário Foto: Reprodução e Matheus Tagé

A relação Porto-Cidade estará em pauta nesta quarta-feira (15), no programa Porto 360°. O convidado da noite é o secretário de Governo da Prefeitura de Santos, Flávio Jordão, que falará sobre as ações da administração municipal relacionadas ao complexo portuário.

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

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/12/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETOR DA ANTAQ FALA SOBRE ARRENDAMENTO SIMPLIFICADO EM COMISSÃO DA OAB-DF

Segundo Tokarski, modelo traz segurança jurídica e reduz burocracia para arrendamento de áreas de pequena relevância econômica que estão ociosas nos portos organizados



Nesta terça-feira (14), em Brasília, o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, e o superintendente de Outorgas da Agência, Alber Vasconcelos, falaram sobre o instituto do arrendamento simplificado no evento virtual promovido pela Comissão de Direito Portuário e Marítimo da Ordem dos Advogados do Brasil – Seção DF.



Os representantes da ANTAQ responderam ainda a questionamentos sobre temas relacionados à simplificação de outorgas de terminais de uso privado e de registro para instalações de apoio ao transporte aquaviário. Os debates foram conduzidos pelos diretores da Comissão, os advogados Alexandre Rodrigues Souza, Beatriz Gallotti e Pedro Neiva.

Ao abrir o encontro, a presidente da Comissão, Beatriz Gallotti, falou sobre o trabalho do diretor Adalberto Tokarski, que deixará a ANTAQ em fevereiro do próximo ano, encerrando o seu segundo mandato. “É importante frisar as qualidades que o diretor possui, como serenidade, transparência, além do compromisso com o resultado público, sempre primando pelo futuro e pela desburocratização do setor aquaviário, a exemplo da sua contribuição decisiva em transformar os arrendamentos simplificados em realidade” salientou.

O diretor da ANTAQ defendeu a desburocratização dos processos normativos da Agência, como os arrendamentos simplificados. “Hoje, muitas áreas que estão ociosas nos portos organizados poderão ser ocupadas com segurança jurídica e menos burocracia, por meio desse modelo”, afirmou.

Segundo Tokarski, a ANTAQ já realizou EVTEAs simplificados de quatro áreas, outras 11 foram identificadas para futuros estudos e, recentemente, duas áreas tiveram os seus leilões realizados neste modelo - a SSD09, no Porto de Salvador, e IMB05, no Porto de Imbituba, em Santa Catarina. “Com certeza, essa ferramenta veio para ficar, inicialmente para projetos de menor relevância econômica, mas, no futuro, com os devidos ajustes, acreditamos que será estendida também para áreas maiores”, apontou o diretor.

Tokarski defendeu ainda a manutenção dos critérios para obtenção do registro de instalação de apoio ao transporte aquaviário, disciplinados na RN nº 13-ANTAQ, de 10/10/2016. Para ele, qualquer mudança nessas regras deve ser pontual, preservando o caráter original da matéria. “O registro foi criado para tirar da informalidade empresas que atuavam sem qualquer regularização, especialmente na Amazônia. Hoje, existem 303 registros para essas instalações na ANTAQ, comprovando o sucesso da iniciativa”, ressaltou.

O superintendente de Outorgas da ANTAQ, Alber Vasconcelos, também falou sobre os arrendamentos simplificados, e defendeu o modelo com base no metro quadrado (m²) para os projetos precedidos de EVTEAs simplificados. “É o método mais adequado para possibilitar a exploração indireta de áreas ociosas nos portos organizados, sendo uma solução para áreas de pequena relevância econômica, se comparado aos arrendamentos convencionais, otimizando o uso da infraestrutura pública”, observou.

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: 15/12/2021

ANTAQ AUTORIZA INSTALAÇÕES A OPERAREM EM MANAUS E RIO DE JANEIRO

Três Termos de Liberação de Operação foram publicados no Diário Oficial da União desta quarta-feira (15)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) publicou, no Diário Oficial da União (clique aqui) desta quarta-feira (15), três Termos de Liberação de Operação (TLOs). As autorizações tratam do início de operação parcial de Terminal de Uso Privado (TUP), em São João da Barra (RJ), atividade de transbordo a contrabordo, em Itaguaí (RJ), e operação na modalidade de Estação de Transbordo de Cargas (ETC), em Manaus (AM).



Um TLO foi para Brasil Port Logística Offshore e Estaleiro Naval LTDA. iniciar a operação parcial na modalidade de Terminal de Uso Privado (TUP), em São João da Barra. A instalação portuária compreende as áreas do cais norte (6.450m²), pátio do cais norte (43.650m²), pátios de estoque (46.302m²), armazéns (5.375m²) e nova área de químicos (900m²), totalizando 102.677m².

A outra autorização foi para empresa Porto Sudeste do Brasil S.A., que poderá iniciar a atividade de transbordo a contrabordo, também conhecida como ship-to-ship double banking, do perfil de carga granel líquido no Terminal de Uso Privado, denominado Porto Sudeste do Brasil S.A., em Itaguaí.

Na capital amazonense, a empresa Rio Amazonas Terminais e Empreendimentos LTDA. foi autorizada a operar sua instalação portuária na modalidade de ETC. O Termo de Liberação "Parcial" publicado é apenas para operação de cargas com perfil carga geral.

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: 15/12/2021



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PROJETO DE CONCESSÃO DA LIGAÇÃO ENTRE RIO E GOVERNADOR VALADARES (MG) É APROVADO NO TCU

Estão previstos R\$ 9,5 bilhões em investimentos, com a duplicação de mais de 300 quilômetros e a implantação do free flow no RJ

O projeto de concessão à iniciativa privada do sistema rodoviário das BR-116/493/465/RJ/MG, entre as cidades do Rio de Janeiro e Governador Valadares (MG), está pronto para ir a leilão. Nesta quarta-feira (15), o plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou os estudos da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), última etapa antes da publicação do edital. A previsão é que o leilão ocorra no primeiro semestre de 2022.

No total, estão previstos R\$ 9,5 bilhões em investimentos privados – além de outros R\$ 5,9 bilhões para operações – e a geração de cerca de 130 mil empregos ao longo de um contrato de 30 anos. O projeto prevê o leilão pelo critério híbrido de julgamento, através do menor valor tarifário ofertado, seguido da maior outorga como critério de desempate durante o pleito.

Acesso

Com mais de 700 quilômetros de extensão, a ligação entre as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e Governador Valadares (MG) é estratégica pelo volume de tráfego, junto com outras duas rodovias, a BR-040/MG/RJ e BR-116/RJ/SP (Dutra). Além disso, trata-se da única rota disponível, a partir da capital fluminense, para se contornar a Baía de Guanabara, permitindo o acesso à região dos Lagos, ao norte do estado, e às regiões Norte e Nordeste do país.

Entre as melhorias, estão a duplicação de mais de 300 quilômetros de pistas, 255 quilômetros de faixas adicionais, a implantação de áreas de escape e de Pontos de Parada e Descanso para caminhoneiros, além de centenas de obras estruturais visando a segurança viária do usuário. Como inovação, está prevista a utilização do sistema free flow de pagamento eletrônico de tarifa, sem a necessidade das tradicionais praças de pedágio, na região metropolitana do Rio de Janeiro (BR-116/RJ).

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 15/12/2021



COM AVAL DO TCU, OBRAS DO PEOPLE MOVER EM GUARULHOS COMEÇAM EM 2022

Serão investidos quase R\$ 272 milhões privados na construção do veículo sobre trilhos no acesso ao maior aeroporto do país

Após o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), apresentar os devidos esclarecimentos sobre o Automated People Mover (APM), o Tribunal de Contas da União (TCU) liberou nesta quarta-feira (15) a continuidade do projeto. Trata-se da implantação de transporte sobre trilhos que vai ligar os terminais de passageiros do aeroporto à rede da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Com investimentos privados de aproximadamente R\$ 272 milhões, as obras estão previstas para começar nos primeiros meses de 2022 e devem durar 24 meses.

O aditivo ao contrato de concessão do aeroporto, com previsão de a concessionária GRU Airport construir e operar o APM, foi assinado em 8 de setembro. O ato integrou a programação do Setembro Ferroviário, mês dedicado pelo Governo Federal a ações para impulsionar o transporte sobre trilhos no país. O TCU pediu detalhamento do projeto à União: além do MInfra, à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Rápido, sustentável e seguro

“Esse é o primeiro investimento obrigatório previsto em contrato de concessão no setor aeroportuário por meio de aditivo contratual. Esse instrumento vai possibilitar que parte da outorga que a concessionária do aeroporto pagaria à União seja usada na obra do People Mover, uma obra muito aguardada pela população”, destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

O People Mover é uma solução 100% automatizada que vai conectar os terminais de passageiros do Aeroporto de Guarulhos à estação da Linha 13-Jade, da CPTM. Consiste em um transporte sustentável, rápido e seguro a passageiros, trabalhadores e usuários que precisam acessar o aeródromo.

Com o People Mover, o público fará apenas uma baldeação e será deixado na porta de cada um dos terminais de passageiros. Como o sistema tem capacidade para transportar 2 mil usuários por hora em cada direção, o tempo de viagem e de espera será de 6 minutos. O transporte tem zero emissão de poluentes. Outro benefício ao meio ambiente: com a redução no número de veículos circulando nas imediações do aeroporto, haverá consequente diminuição da emissão de CO2 e dos congestionamentos verificados na região.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 15/12/2021

GOVERNO FEDERAL INICIA ESTUDO PARA CONCILIAR AUTORIZAÇÃO COM CONCESSÃO EM PROJETOS FERROVIÁRIOS

Análise começa por trechos da Fiol e da Fico e vão cruzar os estados da Bahia, Tocantins, Goiás e Mato Grosso

Com o sucesso do regime de autorizações para a construção e operação de novas ferrovias no Brasil, o Governo Federal vai estudar a compatibilização do Marco Legal das Ferrovias com o processo de concessões à iniciativa privada. O primeiro estudo será para avaliar a concessão de quatro trechos das ferrovias de Integração do Centro-Oeste (Fico) e da Integração Oeste-Leste (Fiol).



Reunião sobre ferrovias teve representantes do MInfra, do PPI e da EPL - Crédito: Ricardo Botelho/MInfra

A reunião para discutir o tema ocorreu com representantes do Ministério da Infraestrutura, da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), e da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do Ministério da Economia. Foi apresentada a metodologia e o cronograma de execução das atividades, até chegar na minuta de estudos para

apreciação do TCU e o posterior leilão, previsto para 2024.

“O Marco Legal das Ferrovias nos trouxe novos mecanismos para melhorar nossa matriz de transportes. Nós precisamos colocar o país continental que nós temos para ser mais eficiente e para isso o transporte ferroviário é fundamental para impulsionar o país”, afirmou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Novos trilhos

Segundo o secretário-executivo, o objetivo estratégico dos estudos é a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes nacional. Criado em setembro dentro do Marco Legal das Ferrovias, o programa Pro Trilhos já recebeu 35 pedidos de autorização de novas linhas férreas, com projeção de investimento de R\$ 150 bilhões e 11 mil quilômetros de novos trilhos.

“Os estudos vão cruzar Bahia, Tocantins, Goiás e Mato Grosso que são de grande importância para o desenvolvimento daquela região e com isso nós esperamos continuar os estudos de qualidade que o ministério precisa para o desenvolvimento do país”, destacou o diretor-presidente da EPL, Arthur Lima.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 15/12/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

TCU CONDICIONA ASSINATURA DE OUTORGA DE USINAS DA ELETROBRAS À CONCLUSÃO

Os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) decidiram condicionar a assinatura dos contratos de outorga de usinas da Eletrobras à conclusão da apreciação do processo no órgão fiscalizador. Apesar do adiamento da análise do tema, prevista para esta quarta-feira, 15, o Ministério de Minas e Energia (MME) e demais órgãos podem dar continuidade aos trâmites da desestatização.

Mais cedo, o ministro Vital do Rêgo apresentou pedido de vista após leitura do parecer do ministro-relator, Aroldo Cedraz.

A medida acordada entre o colegiado do TCU visa evitar atrasos no cronograma, o que poderia inviabilizar a conclusão da privatização em 2022. “Acordam os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, em interromper a apreciação por pedido de vista formulado



pelo Ministro Vital do Rêgo pelo prazo regimental e autorizar a continuação dos estudos, ficando a eficácia das medidas concretas e assinatura dos contratos de outorga, dependendo da apreciação do mérito do processo na deliberação que o Plenário fará quando do retorno do pedido de vista.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 15/12/2021

CÂMARA ENCERRA DISCUSSÃO DE BR DO MAR E INICIA VOTAÇÃO DE PARECER DO RELATOR

A Câmara encerrou a discussão em plenário do projeto de lei que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, chamado de BR do Mar, e iniciou a votação do parecer do relator, deputado Gurgel (PSL-RJ). Líderes partidários agora orientam suas bancadas.

Os deputados rejeitaram mais cedo um requerimento apresentado pelo PSOL para retirar a matéria da pauta da sessão.

O PL do BR do Mar, que tem como um dos pilares a flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas na cabotagem, passou no Senado em novembro, mas voltou para análise da Câmara porque os senadores fizeram modificações.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 15/12/2021

PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS ESTÁ CHEIA DE FALHAS E DEVE FICAR PARA 2023, DIZ GESEL

A dificuldade de aprovação da capitalização da Eletrobras e seus inúmeros “jabutis” identificados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) reduziu ainda mais a possibilidade de sucesso da venda da estatal, avaliou o coordenador do Grupo de Estudo do Setor Elétrico (Gesel) da UFRJ, Nivalde de Castro. Para ele, o processo já “micou completamente”, e se houver privatização será em 2023.

Nivalde explica que o TCU é a última barreira do setor público para esse processo, e por não ser um órgão político, dificilmente vai aprovar a capitalização da holding de energia como foi apresentada.

Além dos chamados “jabutis”, emendas alheias ao objeto principal, ou seja, a venda da Eletrobras, existem falhas na avaliação do especialista como o preço estipulado para o mercado livre e a revisão da garantia física das hidrelétricas da Eletrobras. “O governo quer garantias físicas elevadas para aumentar o valor da outorga da Eletrobras, mas os agentes não querem porque isso é um prejuízo que vai ter que ser dividido”, informou.

Ele destacou também que o TCU não vai querer decidir nada com pressa e o ano já está no final, o que deixa o processo para 2022, ano eleitoral, que deve dificultar ainda mais a venda da companhia. “A partir de abril nesse País não se faz mais nada por causa das eleições. A avaliação do Gesel é que essa venda fica para 2023”, afirmou.

O julgamento da capitalização da Eletrobras pelo TCU começou na manhã desta quarta, com o relator pedindo estudos sobre o impactos da privatização para os consumidores e o ministro Vital do Rêgo sinalizando que vai pedir vistas do processo, o que atrasaria ainda mais a venda.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 15/12/2021

MARFRIG RETOMA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA PARA CHINA APÓS FIM DO EMBARGO



A Marfrig Global Foods informou em Comunicado ao Mercado que os certificados sanitários para exportação para China já estão sendo emitidos normalmente e que as exportações de carne bovina brasileira foram retomadas a partir desta quarta-feira, 15, de acordo com o Ministério da Agricultura.

A Marfrig é a empresa com maior número de plantas habilitadas para a China da América do Sul, com 13 plantas, das quais 7 no Brasil, seguido do Uruguai com quatro e Argentina com duas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 15/12/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

CHINA: QUEBRA DA INCORPORADORA SHIMAO PODE SER MUITO PIOR QUE EVERGRANDE, DIZ ESTRATEGISTA

Por Bloomberg

Essa visão mudou drasticamente na semana passada, com informações não confirmadas de que a Shimao enfrenta dificuldades para efetuar pagamentos

Seu balanço equivale a menos de um terço do tamanho da China Evergrande e a empresa nem chega a entrar na lista das dez maiores incorporadoras chinesas em vendas.

Mas, para muitos investidores, a Shimao Group de repente se tornou a maior preocupação do setor imobiliário chinês, cujos problemas não são poucos.

Há muito tempo considerada uma das empresas mais saudáveis do mercado, a Shimao parecia até recentemente imune à turbulência do mercado de crédito que, neste mês, levou à inadimplência de rivais com grau especulativo, entre elas Evergrande e Kaisa Group.

Essa visão mudou drasticamente na semana passada, com informações não confirmadas de que a Shimao enfrenta dificuldades para efetuar pagamentos, o que derrubou os títulos da empresa para 59 centavos de dólar na quarta-feira em relação a quase 90 centavos.

O crash se destaca porque, na grande maioria, títulos de incorporadoras de melhor classificação têm resistido à onda vendedora. O rendimento de um indicador da chamada dívida junk chinesa superou 20%.

A Shimao, fundada pelo bilionário Hui Wing Mau, ainda é classificada com grau de investimento pela Fitch Ratings, embora a S&P Global Ratings tenha rebaixado o rating da empresa para junk no mês passado.

Muitos dos títulos da Shimao estão em mãos de investidores com muito menos tolerância para defaults do que credores que se interessam por nomes como a Evergrande.

“Um colapso da Shimao será muito pior do que o da Evergrande, em nossa opinião”, disse Dhiraj Bajaj, chefe de crédito da Ásia na Lombard Odier.

“A Evergrande era conhecida por ser uma entidade altamente alavancada, mas, se empresas de alta qualidade em hospitalidade, serviços e construção focadas em mercados de alta qualidade como Xangai não puderem sobreviver a esta crise, então a confiança global será perdida para sempre.”

A preocupação é a de que um possível default da Shimao provoque uma reavaliação muito mais ampla do risco no setor imobiliário chinês, o que elevaria os custos de financiamento para

incorporadores com notas de crédito mais altas e afugentaria compradores de imóveis, que nos últimos meses migraram para essas empresas, vistas como seguras, devido à crise da Evergrande.

A China pode ser obrigada a flexibilizar ainda mais as restrições ao setor imobiliário para evitar que incorporadoras como a Shimao tenham problemas financeiros e limitar o risco de instabilidade social, disseram Andrew Chan e Daniel Fan, analistas da Bloomberg Intelligence, em nota na quarta-feira.

“Se essa desconfiança se espalhar para incorporadoras privadas com grau de investimento, as vendas do setor podem entrar em colapso, gerando mais defaults”, escreveram os analistas. “O estado pode, portanto, precisar aumentar seus esforços para reverter essa visão.”

Fonte: MoneyTimes

Data: 15/12/2021

GOVERNO LANÇA PROPOSTA DE NOVO MARCO PARA INCENTIVAR FERROVIAS PARA PASSAGEIROS



A expectativa do governo é que o texto, que ficará em consulta pública por 45 dias a partir desta quarta-feira, 15, seja enviado e aprovado pelo Congresso até o fim do próximo ano (Imagem: Pedro França/Agência Senado)

O Brasil poderá ter em 2022 um novo marco legal para incentivar o uso e a construção de ferrovias focadas no transporte de passageiros.

O modal, pouco usado no Brasil para a conexão de cidades voltada à população, é o tema de uma proposta de política pública estruturada pelo Ministério da Infraestrutura com a colaboração de uma entidade do setor, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos).

A expectativa do governo é que o texto, que ficará em consulta pública por 45 dias a partir desta quarta-feira, 15, seja enviado e aprovado pelo Congresso até o fim do próximo ano.

Com o projeto, o governo e o setor esperam ter um conjunto de regras consolidado capaz de atrair investimentos privados.

Presidente do conselho da ANPTrilhos, Joubert Flores afirmou que há uma grande dificuldade na obtenção de recursos para esse tipo de empreendimento, e que a atração do capital privado é fundamental para fomentar iniciativas no segmento. “Para isso, estabelecer política pública como um marco legal que possa dar segurança jurídica a esses possíveis investidores é de suma importância”, disse, no lançamento da consulta pública.

Portanto, a proposta tem o objetivo final de reverter a participação fraca do modal ferroviário no transporte de passageiros, principalmente entre Estados, já que as ligações interestaduais são de competência da União.

O cenário atual reduz o leque de opções do cidadão, que fica limitado às vias rodoviárias e aéreas.

Ao propor diretrizes para formalizar um meio de negócio atrativo ao mercado, a expectativa é de que essa situação mude no futuro.

O projeto também prevê, entre outros pontos, que os empreendimentos na área poderão ver viabilidade econômico-financeira assegurada pela obtenção de empréstimo de capital em instituições e organizações financeiras voltadas para o desenvolvimento econômico e social. Ficaria permitida a criação de programas de financiamento estruturados no âmbito do Poder Executivo.



Portanto, a proposta tem o objetivo final de reverter a participação fraca do modal ferroviário no transporte de passageiros, principalmente entre Estados, já que as ligações interestaduais são de competência da União (Imagem: Pixabay/SeppH)

O governo também ressaltou outros efeitos do crescimento desse tipo de transporte, como a redução de gases de efeito estufa e

a geração de empregos.

Estudo da ANPT trilhos aponta que, para cada 1000 km de ferrovia em operação para esse fim, um total de 65 mil empregos diretos e indiretos poderão ser gerados.

“Sempre se questionou a paralisação, esquecimento, quase erradicação desse modal na questão intercidades. É quase inacreditável que o País, com as dimensões que tem, disponha de tão poucas linhas para prestar esse serviço”, afirmou o presidente da entidade.

O secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello Costa, ressaltou ainda que o novo marco legal das ferrovias, que permite a construção de traçados privados e já foi aprovado pelo Congresso, também ajudará a fomentar o transporte de passageiros pelo modal – além do incentivo a ferrovias focadas em carga.

Segundo ele, por sua vez, os empreendimentos voltados ao cidadão ainda demandam uma legislação específica. “E tenho certeza que ainda em 2022, talvez até o fim do ano, se consiga a aprovação dessa legislação. Talvez esse seja um dos legados deste governo mais importante do setor de transporte do País”, disse.

Fonte: MoneyTimes
Data: 15/12/2021

PL DE TRANSPORTE DE ÔNIBUS GANHA NOVO PARECER, MAS MANTÉM PONTOS DE PREOCUPAÇÃO



Entidades do setor ainda analisam o parecer protocolado por Hugo Motta para se manifestarem (Imagem: Najara Araujo/Câmara dos Deputados)

Relator do projeto de lei (PL) que mexe com as regras do transporte rodoviário interestadual de passageiros e pode limitar a concorrência no setor, o deputado Hugo Motta (Republicanos -PB) apresentou nesta quarta-feira, 15, seu parecer sobre a matéria.

apesar de manter um artigo que deverá restringir a entrada de novas empresas no mercado, o deputado retirou outras partes polêmicas.



De acordo com técnicos ouvidos pela reportagem, o novo texto não deve inviabilizar o segmento de aplicativos de fretamento, conhecidos como “uber de ônibus” – como previa o texto aprovado pelos senadores.

A previsão é de que o texto seja votado ainda nesta semana pela Câmara dos Deputados. O projeto é de origem do Senado, onde foi aprovado no fim do ano passado.

Lá, a relatoria foi conduzida pelo senador Acir Gurgacz (PDT-RO), que tem familiares donos de duas empresas de ônibus consolidadas há anos no mercado, a Eucatur e a Solimões, como revelou à época o Broadcast Político, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

A expectativa de votação da matéria nos próximos dias mobilizou empresas de fretamento, que são contrárias à proposta e temem o fim de seus negócios caso a Câmara aprove o texto da forma como veio do Senado.

Entidades do setor ainda analisam o parecer protocolado por Hugo Motta para se manifestarem.

O Broadcast Político apurou que as mudanças feitas no relatório foram bem recebidas dentro do Ministério da Infraestrutura, que, no passado, atuou contra o projeto de lei do Senado.

Motta retirou, por exemplo, a exigência de inclusão, dentro do processo de autorização de operação, de itinerário, horários e frequências mínimas de cada linha ofertada pelas empresas.

O relator também excluiu do texto a previsão de que as multas aplicadas às companhias seriam de, no máximo, R\$ 3 mil. A lei atual define que essas multas podem chegar a R\$ 10 milhões.

Hugo Motta

Motta retirou, por exemplo, a exigência de inclusão, dentro do processo de autorização de operação, de itinerário, horários e frequências mínimas de cada linha ofertada pelas empresas

Outro ponto polêmico aprovado no Senado resultaria na suspensão de todas as autorizações de linhas concedidas desde 30 de outubro de 2019 – data que marca o processo de abertura do setor

Motta argumentou, por sua vez, que a proposta não seria constitucional, afetaria o princípio da isonomia e ainda geraria uma intervenção no trabalho da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Já sobre os serviços de fretamento, o relator fez um ajuste no texto. O projeto dos senadores vedava a “intermediação” e a venda individual de bilhete de passagens por essas empresas, o que inviabilizaria esse modelo de negócios.

No relatório da Câmara, Motta retirou a menção à intermediação, deixando a proibição de venda de bilhetes. De acordo com técnicos ouvidos pela reportagem, por não mencionar o veto à intermediação, a proposta deve permitir que as companhias continuem intermediando a venda de passagens por meio de plataformas, como é feito atualmente.

Restrição

Um ponto que ainda gera preocupação entre técnicos, no entanto, é a previsão de haver limite para o número de autorizações concedidas no setor em casos de inviabilidade operacional e econômica.

A inviabilidade técnica já está prevista nas regras atuais.

Para especialistas, a inviabilidade “econômica” é um conceito falho, de difícil cálculo, e que, na prática, vai impor uma barreira à entrada de novas empresas no setor. Com isso, criará uma reserva de mercado.

Outra crítica é sobre a atribuição que o projeto dá ao Executivo no papel de definir os critérios de inviabilidade, uma vez que, originalmente, essa atuação deveria ser da agência reguladora.

Fonte: MoneyTimes

Data: 15/12/2021

LIRA DIZ QUE VOTAÇÃO DE DESTAQUES DA PEC DOS PRECATÓRIOS TERÁ PLACAR AINDA MAIOR

Por Reuters



Questionado se espera uma votação tranquila, Lira disse que as votações têm demonstrado isso (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta quarta-feira que a votação dos destaques da nova PEC dos Precatórios em plenário terá um placar ainda maior do que na votação do texto-base na véspera, após considerar que a base aliada continua

firme.

“A oposição na Câmara continua votando contra, mas a base continua firme e com placar ainda maior nesta votação”, disse Lira em entrevista a repórteres na chegada à Câmara.

Na terça, a Câmara aprovou em primeiro turno o novo texto-base com trechos modificados pelo Senado para a PEC dos Precatórios com o placar de 327 a 147. Por ser uma PEC, eram necessários 308 votos para a aprovação. Agora faltam os destaques mudanças pontuais ao texto e também a votação do segundo turno da proposta.

Questionado se espera uma votação tranquila, Lira disse que as votações têm demonstrado isso.

Segundo ele, a oposição vai propor a votação separada de até seis destaques e deputados da base apenas um, para manter o acordo da Câmara e abrir mão de outros pedidos.

“Mantivemos a vinculação, 60% dos professores, Fundef fora do teto. Foi uma maneira de dizer ao Senado que a Câmara, quando assume os compromissos, ela cumpre com tranquilidade, sem nenhum tipo de alarme”, afirmou.

O presidente da Câmara também disse que a votação do Orçamento de 2022 só deve ocorrer em sessão do Congresso na segunda ou terça da próxima semana.

Segundo ele, antes é preciso analisar vetos presidenciais para se completar o Orçamento do próximo ano.

A votação do Orçamento é um dos requisitos para que os parlamentares entrem em recesso de final de ano.

Fonte: MoneyTimes

Data: 15/12/2021



MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR FERROVIA CRESCE NO PARANÁ

Segundo o porto, no ano passado, das 53.526.635 toneladas de cargas movimentadas de janeiro a novembro, 81,6% (43.703.550 toneladas) chegaram ou saíram por rodovias; 16,9% (9.025.283 toneladas), pela ferrovia; e 1,5% (797.803 toneladas)

A movimentação de cargas transportadas por ferrovia representou 20% do total no Paraná este ano até novembro. Das 53.054.946 movimentadas de janeiro a novembro, 10.669.705 toneladas foram pelo modal.

Do restante, 40.927.435 toneladas de cargas foram transportadas em caminhões (77,1%) e 1.457.806 toneladas de líquidos (2,7%), pelos oleodutos. “Estamos caminhando para um maior equilíbrio nas matrizes de transporte nos Portos do Paraná”, disse em nota o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Segundo o porto, no ano passado, das 53.526.635 toneladas de cargas movimentadas de janeiro a novembro, 81,6% (43.703.550 toneladas) chegaram ou saíram por rodovias; 16,9% (9.025.283 toneladas), pela ferrovia; e 1,5% (797.803 toneladas), pelo duto. “Essa alta na participação do modal ferroviária foi observada, principalmente, no transporte de soja, farelos, fertilizantes, derivados de petróleo, das cargas em contêineres, do trigo e do açúcar.”

Fonte: MoneyTimes

Data: 15/12/2021



ESTADO DE MINAS - MG

CÂMARA INICIA ORDEM DO DIA POR BR DO MAR E DEVE VOTAR TAMBÉM PEC EM 2º TURNO

ACâmara iniciou no período da tarde desta quarta-feira a ordem do dia da sessão deliberativa extraordinária convocada para esta quarta-feira. Os deputados vão analisar agora o projeto de lei que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, chamado de BR do Mar.

O PL do BR do Mar, que tem como um dos pilares a flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas na cabotagem, passou no Senado em novembro, mas voltou para análise da Câmara porque os senadores fizeram modificações.

Ainda nesta quarta, a Câmara deve continuar a análise dos destaques à segunda parte da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios e votar a matéria em segundo turno. Na terça, a proposta foi aprovada em primeiro turno com 327 votos a favor, 147 contra e 1 abstenção.

Os deputados mantiveram, no primeiro turno, o limite de pagamento de precatórios até 2026, e não mais até 2036, e a destinação do espaço fiscal da PEC para o Auxílio Brasil e despesas previdenciárias. A limitação para as despesas com sentenças judiciais abre uma folga de R\$ 43,8 bilhões no teto em 2022.

A mudança no cálculo do teto de gastos, promulgada na semana passada, garante mais R\$ 62,2 bilhões no Orçamento.

No total, a proposta garante a abertura de um espaço fiscal de R\$ 106,1 bilhões para aumento de gastos no ano que vem. Com a aprovação final, o governo do presidente da República, Jair Bolsonaro, poderá pagar o Auxílio Brasil no valor de R\$ 400 e ainda negociar o restante para atender demandas de parlamentares.



Antes de a sessão ser cancelada na terça, os deputados rejeitaram dois destaques apresentados pelo PT.

Fonte: Estado de Minas - MG

Data: 15/12/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

TCU VOTA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Por epbr - 15 de dezembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

A privatização da Eletrobras está na pauta da última sessão do ano do Tribunal de Contas da União (TCU), marcada para esta quarta (15/12). Segundo informações de O Globo, o relator do processo, ministro Aroldo Cedraz, apontará em seu voto uma série de problemas no processo, o que pode comprometer o cronograma de venda da estatal estabelecido pelo governo.

— No seu voto, Cedraz afirma que as informações apresentadas pelo Ministério de Minas e Energia (MME) estão incompletas; que é necessário novos estudos sobre o aproveitamento das hidrelétricas da estatal, e os parâmetros dos cálculos dos contratos que serão assinados pela Eletrobras privada com o governo.

— Cedraz ainda viu problemas no plano escolhido para neutralizar o efeito da descotização das usinas sobre as tarifas de energia. Isso seria feito por meio do pagamento de R\$ 29,8 bilhões para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) ao longo de 30 anos, informa o Valor.

— O relator também viu indícios de inconstitucionalidade no desconto de R\$ 6,5 bilhões concedido aos futuros donos da empresa, que assumiriam o compromisso de arcar com despesas referentes a programas ligados à revitalização de bacias hidrográficas e desenvolvimento de projetos na Amazônia.

— Em novembro, o presidente da Eletrobras, Rodrigo Limp, informou que a privatização da empresa ocorreria até maio de 2022. Antes, a previsão do governo era liquidar o processo ainda no primeiro trimestre do próximo ano.

AIE reduz previsão de oferta e demanda de petróleo Em relatório mensal divulgado nessa terça (14/12), a Agência Internacional de Energia (AIE) reduziu sua previsão de oferta de petróleo para 2022 de produtores fora da Opep em 100 mil barris por dia (bpd) e cortou sua previsão de demanda na mesma quantidade, tanto este ano quanto no próximo. A agência prevê que o consumo da commodity crescerá 5,4 milhões de bpd em 2021 e 3,3 milhões de bpd em 2022.

— A agência justifica a revisão para baixo com o surgimento da variante ômicron. Mas, no geral, a cepa vai “desacelerar temporariamente, mas não interromper, a recuperação da demanda por petróleo”, na visão da entidade.

— A AIE disse que a Arábia Saudita e a Rússia, os dois líderes da Opep+, podem bater recordes de produção, se a aliança continuar sua política de desfazer os cortes de produção implementada



no ano passado. Pelos cálculos da instituição, a produção da Opep+ avançou 400 mil bpd em novembro.

— Outro recorde previsto pela agência para 2022 virá da produção de EUA, Canadá e Brasil, que devem elevar a produção diária de países fora da Opep em 1,8 milhão de barris por dia. Estadão

Petrobras reduz preço da gasolina A Petrobras vai reduzir os preços médios da gasolina entregue às distribuidoras em 3% a partir desta quarta (15/12). O litro passará de R\$ 3,19 para R\$ 3,09, corte de 10 centavos. É o primeiro corte desde junho.

— Em 1º de janeiro de 2021, a gasolina da Petrobras custava R\$ 1,83, em média. Com isso, o aumento acumulado no ano recua de 74% para 68%.

— Segundo cálculos da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), com a redução desta quarta, a defasagem média entre os preços domésticos e internacionais fica em 2%, com sinais mistos.

Artigo CADE e Petrobras: a lenta transição rumo ao cenário concorrencial Transição para mercado mais competitivo é marcada por insegurança, falta de transparência e quebra de compromissos do TCC, apontam Aline Bagesteiro e Felipe Fernandes Reis

— Nos postos, a gasolina registrou a quarta semana consecutiva de queda de preço na semana passada. O GLP teve leve alta, enquanto o diesel se manteve estável.

O petróleo fechou em queda nessa terça (14/12), com a preocupação com a variante ômicron e a Agência Internacional de Energia (AIE) cortando sua projeção de crescimento da demanda global neste e no próximo ano, por conta da nova cepa.

— O Brent para fevereiro caiu 0,93% (US\$ 0,69), a US\$ 73,70 o barril, e o WTI para janeiro fechou em baixa de 0,79% (US\$ 0,56), a US\$ 70,73 o barril. Estadão

AES estima investir US\$ 2 bi em H2V no Ceará A AES Brasil e o governo do Ceará assinaram na segunda (13/12) um memorando de entendimento para implementação de um projeto de produção de hidrogênio verde (H2V) no estado, com investimento estimado em até US\$ 2 bilhões, nos primeiros cinco anos.

— O acordo prevê um estudo de viabilidade para construção de uma planta com capacidade inicial de 1 GW e produção de até 500 mil toneladas de amônia verde por ano para exportação. O projeto fará parte do futuro Hub de Hidrogênio no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

— Já são 13 as empresas oficialmente interessadas em produzir H2V no Ceará, além de outras que estão em negociação.

Shell compra Savion para impulsionar energia solar A Shell anunciou nessa terça (14/12) acordo para comprar a desenvolvedora de armazenamento solar e de energia Savion, pertencente ao Green Investment Group da Macquarie, para expandir seu portfólio solar global como parte do esforço de alcançar emissões líquidas zero. O valor do negócio não foi revelado. Estadão

— No Brasil, a Shell soma mais de 60 pedidos de instalação de usinas solares fotovoltaicas, num total de 3 GW de potência instalada, em Minas Gerais, Paraíba e Goiás. A empresa vai investir R\$ 3 bilhões em projetos integrados de energia no país até 2025.

Câmara aprova PL para abertura do mercado livre de energia A comissão especial da Câmara dos Deputados criada para analisar o projeto de lei 1917/15, que prevê a abertura total do

mercado livre de energia, aprovou nessa terça (14/12) o parecer do relator, deputado Edio Lopes (PL/RR).

— Aprovado na forma de um substitutivo, o projeto amplia o mercado livre de energia elétrica para todos os consumidores brasileiros, incluindo os residenciais. Como tramita em caráter conclusivo, o texto seguirá para análise do Senado, a menos que haja recurso para que o Plenário da Câmara também se pronuncie sobre a matéria.

— A migração entre os mercados se dará em até 72 meses após a entrada em vigor da lei. O Poder Executivo deverá apresentar um plano para a mudança, com orientações para os consumidores. Agência Câmara

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/12/2021

VENDA DE ATIVOS RENDEU US\$ 4,8 BILHÕES À PETROBRAS EM 2021

Desinvestimentos são essenciais para investir em ativos que proporcionam maior retorno, diz a companhia

Por epbr - 15 de dezembro de 2021 - Em Combustíveis, Mercado offshore, Petróleo e gás



Refinaria Landulpho Alves (RLAM), localizada em São Francisco do Conde, na Bahia, foi criada em 1950, sendo primeira refinaria nacional de petróleo (foto: Geraldo Kosinski/Petrobras)

A venda de 17 ativos e a conclusão de 14 processos de desinvestimento ao longo de 2021 trouxe cerca de US\$ 4,8 bilhões para o caixa da Petrobras, até 7 de dezembro, informou a companhia nesta quarta (15).

Até o terceiro trimestre, foram investidos US\$ 6,1 bilhões, superando o valor obtido com desinvestimentos, mesmo se não contabilizados os investimentos do quarto trimestre.

Dentre os principais negócios do ano, constam:

- A conclusão da venda da Refinaria Landulpho Alves (RLAM), na Bahia, por US\$ 1,8 bilhão (cerca de R\$ 10 bilhões), para o fundo Mubadala;
- A venda da Refinaria Isaac Sabbá (REMAN), no Amazonas, para o Grupo Atem, por US\$ 189,5 milhões;
- E da Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), no Paraná, para a F&M Resources, subsidiária integral da Forbes & Manhattan, por US\$ 33 milhões.

Entre os ativos de Exploração e Produção (E&P), alguns dos movimentos em 2021 foram:

- As conclusões da venda de campos em terra e águas rasas, como: os polos Miranga e Rio Ventura, na Bahia, e Rabo Branco e Do-Re-Mi, em Sergipe.
- O avanço no desinvestimento nos campos de Albacora e Albacora Leste (em fase vinculante), para a PetroRio em consórcio com a Cobra, por cerca de US\$ 4 bilhões, e no campo de Papa-Terra (com contrato de venda assinado), para 3R Petroleum, por US\$ 105 milhões. Ambos ficam no Rio de Janeiro



No refino, a companhia aguarda a assinatura do contrato de venda da Refinaria Gabriel Passos (REGAP), em Minas Gerais; da unidade Lubrificantes e Derivados do Nordeste (LUBNOR), no Ceará.

Recentemente, a Petrobras anunciou a retomada do projeto do trem 2 da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco. A unidade constava na lista original de refinarias que seriam vendidas.

Em evento trimestral para investidores, o diretor-executivo Financeiro e de Relacionamento com Investidores da Petrobras, Rodrigo Araújo, também falou sobre a dificuldade de concluir a venda de outras refinarias antes das eleições de 2022.

“Não acertamos nenhum prazo com o Cade, mas achamos que no próximo ano vamos lançar esses processos [de venda]. Provavelmente não haverá o início da fase vinculante antes das eleições. Vamos lançar novamente os processos da REFAP e REPAR”, disse.

A Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP) fica no Rio Grande do Sul e a Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR), no Paraná.

A Petrobras também destaca a oferta pública de ações da BR Distribuidora, que resultou em US\$ 2,2 bilhões, além da assinatura da venda da Gaspetro e a conclusão da venda dos 10% remanescentes da NTS.

A venda da Gaspetro para Cosan ainda depende de aval do Cade.

Esses valores são essenciais para investir em ativos que proporcionam maior retorno, diz a petroleira, já que a gestão de portfólio está lastreada na saída de ativos menos aderentes ao seu plano estratégico e realocação de recursos em ativos onde está o foco da companhia, como os campos em águas profundas e ultraprofundas do pré-sal.

Esses recursos deverão ser direcionados para o desenvolvimento exploratório de novas fronteiras, caso de áreas na chamada Margem Equatorial e em Sergipe Águas Profundas (SEAP), nas regiões Norte e Nordeste do país. Além da exploração das bacias de Santos e Campos, no Sudeste.

Outro foco é o avanço da implementação do programa RefTOP, que pretende reposicionar o setor de refino da Petrobras, melhorando eficiência, desempenho operacional e qualidade de produtos.

“Os resultados alcançados em 2021 foram muito importantes e mostram que seguimos perseguindo uma gestão ativa de portfólio que permita que a companhia foque seus investimentos nos negócios em que tem maior expertise e possa obter o melhor retorno”, ressalta a gerente executiva de Gestão de Portfólio da Petrobras, Ana Paula Lopes do Vale Saraiva.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/12/2021

SAÍDA PARA CRISE DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS PASSA PELO GOVERNO, POR JEAN PAUL PRATES

Carestia do diesel e da gasolina têm o efeito de sucessivos cortes orçamento doméstico dos brasileiros, especialmente para os mais pobres

Por epbr -15 de dezembro de 2021 - Em Combustíveis, Congresso, Opinião

O ano de 2021 ainda não acabou e o Brasil já se arrasta sob o peso de nada menos do que 11 aumentos nos preços dos combustíveis. Ainda que uma parcela da imprensa anuncie os reajustes dizendo que “encher o tanque ficou mais caro”, é importante sempre lembrar que as consequências da carestia do diesel e da gasolina têm o efeito de sucessivas navalhadas no orçamento doméstico dos brasileiros e brasileiras.

Especialmente para os mais pobres, para quem, desde o fim dos governos petistas, ter um carro para encher o tanque é um sonho cada vez mais distante e até usar transporte público está se tornando luxo.



"O Legislativo não pode ser cúmplice da omissão de Bolsonaro. Dentro de nossas atribuições constitucionais, apresentamos uma solução, municiando o governo com instrumentos para que desempenhe seu papel." Jean Paul Prates (foto: Alessandro Dantas)

O Brasil é um país, não um autódromo: minorar a escalada da gasolina e do diesel significa frear o impacto dessa espiral no preço da comida que chega aos supermercados, é reduzir a velocidade do galope inflacionário que vergasta milhões de pessoas, já atormentadas pela estagnação econômica e o desemprego.

Mas nada que diga respeito à vida do povo parece interessar ao governo Bolsonaro, que dá de ombros e entoa sua cantilena de “e daí?” frente a todas as aflições.

Felizmente, não é preciso esperar que Bolsonaro se mexa. Se o Executivo se omite, o Legislativo trabalha. E essa é a essência do Projeto de Lei nº 1.472, que tive a honra de relatar e que foi aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, na última terça-feira (7).

A proposta original é do senador Rogério Carvalho (SE), meu companheiro de bancada do PT. O substitutivo que apresentei e foi acolhido pela CAE ampara-se em três pontos básicos: o estabelecimento de uma política de preços para os derivados do petróleo, a criação de um mecanismo de bandas para amortecimento da oscilação temporária dos preços desses derivados e a definição das fontes de recursos que vão bancar esse mecanismo de bandas.

O Legislativo não pode ser cúmplice da omissão de Bolsonaro. Dentro de nossas atribuições constitucionais, e sem invadir a competência do Poder Executivo, apresentamos uma solução, municiando o governo com instrumentos para que desempenhe seu papel.

Modulação para a política de preço

A política de preços que propomos leva em conta o óbvio: o Brasil é autossuficiente em petróleo. É preciso estabelecer alguma modulação para a famigerada política de Preço de Paridade de Importação, ou PPI, que cota o óleo brasileiro, extraído aqui, de acordo com os preços internacionais.

Se o Brasil alcançou a autossuficiência, foi graças a décadas de investimento público em pesquisa, ciência e tecnologia. Por sua vez, pagos pelos impostos do nosso povo que hoje, não só não recebe os dividendos dessa façanha, como ainda é escorchado por todas as consequências da carestia dos combustíveis, para que meia dúzia de acionistas privados da Petrobras engordem ainda mais seus lucros.

A criação de um mecanismo de bandas prevista no texto aprovado pela CAE vai amortecer os efeitos no Brasil da gangorra do preço internacional do petróleo.

A volatilidade na cotação internacional é frequente, mas o que estamos vivendo agora é um processo agudo, resultante da recuperação da economia mundial nesse final de pandemia e da



pressão sazonal decorrente do inverno no Hemisfério Norte — quando cresce o consumo dos derivados de petróleo usados na calefação.

Quanto às fontes de recursos que vão bancar esse sistema de bandas, esclareço que não se trata da criação de um novo imposto.

O que diz a proposta?

A proposta ajusta as alíquotas no Imposto de Exportação, estabelecendo que não haverá cobrança desse tributo para o petróleo bruto até US\$ 45 por barril. A partir daí, serão aplicados um mínimo de 2,5% e um máximo de 7,5% apenas sobre a parcela que exceder esse valor, para o petróleo bruto vendido a até US\$ 85 por barril.

A terceira faixa vai taxar com um mínimo 7,5% e um máximo de 12,5%, aplicados apenas sobre a parcela do valor do petróleo bruto acima de US\$ 85 por barril e abaixo ou igual a US\$100 por barril.

Por fim, teremos a taxa em um mínimo de 12,5% e um máximo de 20% aplicados apenas sobre a parcela do valor do petróleo bruto acima de US\$ 100.

Por ser de aplicabilidade marginal, as alíquotas não incidirão sobre a totalidade dos valores, mas apenas sobre a parcela de preço que exceder os valores mencionados. Por exemplo, o petróleo vendido a US\$ 75 por barril seria tributado em um mínimo de cinquenta centavos de dólar ou a um máximo de US\$ 1,50 por barril, entre 0,6% e 2% do valor faturado.

Esse percentual é bem inferior à própria diferença entre as cotações do petróleo Brent, que é a referência para nós, na maior parte das vezes, e a maioria dos petróleos exportados precificados pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) no Brasil.

O texto também prevê que pessoas jurídicas que destinem parte da produção para refino no mercado interno possam receber alíquotas diferenciadas na exportação.

A proposta, que segue agora para o Plenário, não é a solução ideal. É a solução possível, diante dos impasses que temos hoje de natureza mais orgânica do processo de análise da política setorial de petróleo e gás no País. É uma cesta de ferramentas para que o governo saia da inércia e cumpra seu papel.

Jean Paul Prates é senador pelo PT do Rio Grande do Norte e relator do PL 1472/21

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/12/2021

WHITE MARTINS ASSINA ACORDO PARA HIDROGÊNIO VERDE NO RS

O Porto de Rio Grande, que deverá receber o projeto, está próximo a parques eólicos offshore em licenciamento

Por Gabriel Chiappini - 15 de dezembro de 2021 - Em Eólica, Mercado offshore, Política energética, Transição energética

O Rio Grande do Sul e a White Martins assinaram, nesta terça (14), um memorando de entendimento para construção e operação de uma planta industrial de hidrogênio verde (H2V) e amônia verde no estado, e implementação do programa gaúcho Hidrogênio Verde – Construir e desenvolver energias renováveis no RS.

Desde agosto, o governo estuda oportunidades para produção de H2V no estado.

De acordo com o governador Eduardo Leite, o RS já opera com 80% da energia renovável, sendo cerca de 20% de energia eólica. Ele acredita que o hidrogênio verde será essencial para que o estado alcance sua meta de neutralizar as emissões de carbono em 50% até 2030.



“Temos as condições para que esse memorando possa chegar a sua efetividade, com o que temos de estrutura já instalada e capacidade para ampliação dessa estrutura”, Eduardo Leite / PSDB-RS (foto: Felipe Dalla Valle/Palácio Piratini)

“Temos as condições para que esse memorando possa chegar a sua efetividade, com o que temos de estrutura já instalada e capacidade para ampliação dessa estrutura. Estamos alinhados com os valores que movem cada vez mais a sociedade moderna, e entendemos que

temos com o hidrogênio verde, além da responsabilidade ambiental, uma grande oportunidade do ponto de vista do desenvolvimento econômico”, afirmou o governador durante a cerimônia de assinatura.

Em novembro deste ano, Eduardo Leite esteve na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP26), em Glasgow, na Escócia, onde apontou o H2V como possível solução para a transição justa dos trabalhadores que hoje atuam no setor de carvão mineral – o Rio Grande do Sul concentra 88% das reservas de carvão mineral do Brasil.

Porto com eólica offshore

Cotado para receber o projeto de H2V da White Martins, o porto do Rio Grande, em Rio Grande, está próximo a parques eólicos offshore atualmente em licenciamento, além de ser o maior distrito portuário e industrial do estado.

Assim como projetos anunciados em outros estados, esses complexos portuários combinam uma série de fatores estratégicos para o desenvolvimento da nova cadeia do H2V, como logística para exportação, proximidade de pólos industriais e de fontes de energia renovável — utilizada na eletrólise para sintetização do H2V.

Com destaque para os novos parques eólicos offshore que, assim como no caso do hidrogênio verde, estão em fase embrionária no país e aguardam definições regulatórias.

Parques offshore

Com 6,5 GW de potência, o parque Ventos do Sul, da Ventos do Atlântico, é o maior do tipo em licenciamento do Rio Grande do Sul e do país.

Outros quatro parques estão previstos no estado: Águas Claras (Força Eólica do Brasil), com 3 GW; Ventos Litorâneos (Bosford Participações) 1,2 GW; Bravo Vento (João Amílcar Roehrs) 1,1GW e Tramandaí Offshore (Ventos do Atlântico), 702 MW.

Além desses, o governo também vem estudando a viabilidade de parques eólicos offshore na Lagoa dos Patos. Segundo dados divulgados pelo governador Eduardo Leite, o potencial eólico offshore do estado pode chegar a até 80 GW no mar, e a até 34 GW nas lagoas.

White Martins também planeja investir no Ceará

Este é o terceiro memorando assinado este ano pela White Martins, empresa que representa a alemã Linde na América do Sul.

Em abril, a companhia foi a primeira a assinar um acordo com o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), no Ceará, para oficializar seu interesse em participar do projeto HUB de Hidrogênio Verde na região.

Já no final de outubro foi assinado, na Alemanha, um MoU da Linde com o Governo do Ceará, que irá apoiar no estudo de viabilidade para implantação de uma planta de hidrogênio no estado.

Para Gilney Bastos, presidente da White Martins, o fato de a Linde já dominar tecnologias em todas as etapas da cadeia produtiva do hidrogênio verde coloca a companhia em uma posição estratégica para este tipo de empreendimento.

“A Linde tem uma joint venture com a empresa inglesa ITM para fabricação de eletrolisadores, com unidades já em funcionamento. Um deles opera em Wesseling, na Alemanha. Em 2022, deveremos iniciar outro no mesmo país. Mas também operamos reformadores, que produzem hidrogênio a partir do gás natural; e plantas de amônia, utilizada como transporte do hidrogênio”, explica Gilney.

Além disso, a White Martins também investe em soluções para produção de hidrogênio implementada na própria operação dos clientes, uma espécie de geração distribuída de H2V.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/12/2021

TRÊS PASSOS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

André Leite, diretor de Eólicas Offshore da Equinor, e Daniel Elias, CEO da Galp Brasil, contam como as empresas de energia estão enxergando a transição

Por Moksha de Castro - 15 de dezembro de 2021 - Em Eólica, Mercado, Petróleo e gás, Solar, Transição energética



Complexo de Apodi, no Ceará, primeira usina solar da Equinor (foto: Einar Aslaksen/Equinor)

“Temos que parar de emitir [carbono], simplesmente. Não é só reduzir. Temos que parar de emitir para conseguir estabilizar e não deixar o planeta ultrapassar os 2 °C”, alerta André Leite, diretor de Eólicas Offshore da Equinor.

Em junho, a Equinor lançou sua nova estratégia corporativa, com meta de chegar a 2050 com emissões líquidas zero tanto nas operações quanto

no óleo e gás produzido.

Para isso, em 2030, metade dos investimentos da companhia serão direcionados para renováveis e soluções de redução de carbono.

A transição para fontes mais limpas carrega também o desafio de universalizar o acesso a energia a uma parte significativa da população mundial.

Daniel Elias, CEO da Galp Brasil, explica que 15% da população consome atualmente dois terços da produção total de energia.

“Temos que pensar em transição energética que permita melhoria da qualidade de vida aos outros 85% que só consome um terço da energia total”.



Os executivos participaram no dia 8 de dezembro dos Diálogos da Transição promovidos pela agência epbr.

A seguir eles indicam três passos para a transição energética:

1. Entender o problema

Especialistas em clima e meio ambiente alertam para o risco de um aumento da temperatura média na Terra acima dos 2 °C até 2100, o que levará muitas regiões do planeta à calamidade, podendo varrer do mapa ilhas ou até países inteiros.

O risco ficou claro na última Conferência do Clima da ONU, a COP26. “Será muito tarde para as Maldivas. [Isso] não traz esperança aos nossos corações”, declarou a ministra do meio ambiente das Maldivas, Aminath Shauna.

Em outro discurso emblemático, Simon Kofe, ministro das Relações Exteriores da ilha de Tuvalu, no Pacífico Sul, chamou a atenção ao fazer uma declaração em vídeo, de terno e gravata, com água do mar até os joelhos, para destacar o impacto da mudança climática na nação insular.

Dióxido de carbono e gás metano são os dois principais gases causadores do efeito estufa — por isso a mobilização de esforços para reduzir suas emissões.

Atualmente, as emissões de carbono equivalente na atmosfera do planeta somam 51 bilhões de toneladas, por ano.

Para André Leite, a única medida de fato eficaz seria a interrupção integral dessas emissões, já que o CO2 pode permanecer na atmosfera até 10 mil anos após sua emissão.

Para dar uma dimensão do desafio, ele explica que 31% das emissões de carbono advêm da produção de materiais como cimento, plástico, aço, vidro e papel — presentes em quase tudo que usamos e consumimos.

Os outros 27% vêm do consumo de eletricidade; 19% da agropecuária; 16% dos transportes e 7% de aquecedores e ar-condicionados.

“Tendo essa ideia de proporção de quem são os vilões, e sabendo desse total de 51 bilhões [de toneladas de CO2] podemos medir o que estamos fazendo e a contribuição para o quadro global”, comenta André.

2. Partir para a luta

Para os executivos, o Brasil tem grande potencial para liderar o processo de contenção do aquecimento global.

“A gente tem tudo para oferecer: florestas a preservar, áreas a reflorestar, sol, vento, água [para produção de energia]”, diz André.

Como exemplo de investimentos em renováveis da Equinor no país, ele destaca o projeto Apodi (CE), que produz energia solar para cerca de 200 mil casas na cidade.

O grupo norueguês tem mais quatro projetos de energia solar em diferentes estágios de maturação para o Nordeste. A meta é ter 4 GW de capacidade a partir de renováveis onshore (solar e eólica) em 2023.

Além disso, a companhia está licenciando parques eólicos offshore.



As renováveis também estão no portfólio da Galp. A empresa anunciou um investimento em energia solar no país para produção de 600 MW, distribuídos pelo Rio Grande do Norte e Bahia. A projeção é ter cerca de 4 GW na América Latina até 2030.

Internacionalmente, a Galp é pioneira na mobilidade elétrica em Portugal e quer chegar a 2025 com 10 mil pontos de carregamento.

Hidrogênio e amônia verde também estão no radar, associadas a parques de eólicas offshore — mas falta regulação para dar segurança jurídica aos projetos.

3. Mudar o paradigma

“Como sociedade temos que compreender o que significa a transição energética. Como Players, temos que nos adaptar e criar formas de trabalhar para incorporar as necessidades que ela impõe”, comenta Daniel Elias.

Ele lembra que a transição energética já ocorre há muitos anos, mas não necessariamente em direção a fontes mais limpas.

No início do século passado, o carvão superou a biomassa como fonte primária de energia e, na década de 1960, foi a vez do óleo superar o carvão.

Ainda assim, não é só a produção de óleo e gás que tem crescido nas últimas décadas — de lá para cá, o volume de produção de carvão triplicou no mundo, diz o CEO da Galp.

Para Daniel, um olhar para essas transições do passado pode ajudar na formulação de respostas para as questões atuais.

As cobranças sociais por novos modelos de produção e consumo também vêm mudando o perfil dos investidores, com impactos diretos nas empresas, conta André.

“As empresas são um reflexo dos seus investidores. Na medida em que a sociedade muda, os investidores mudam e as empresas vão mudar junto com isso.”

O executivo da Equinor explica que a mudança de paradigma atual significa sair de um modelo de ganhos volumosos em curtos espaços de tempo, para uma lógica mais consistente de lucros, mais lenta e gradual, porém mais sustentável.

Como exemplo, estão os negócios do óleo e gás, cuja remuneração é maior e mais imediata, versus as iniciativas renováveis, cujo lucro é menor, no entanto mais limpo energeticamente.

“As empresas estão saindo de um paradigma imediatista e indo para um modelo de longo prazo”, afirma.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/12/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DA PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE VIABILIZA AUXÍLIO BRASIL DE R\$ 400

Programa social é vitrine de Bolsonaro para eleições do próximo ano

Por Manoel Ventura



O plenário da Câmara vota a PEC dos Precatórios Foto: Paulo Sergio / Agência Câmara

BRASÍLIA — Após cinco meses de polêmicas, o Congresso Nacional concluiu a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, que viabiliza o Auxílio Brasil de R\$ 400 no próximo ano, vitrine eleitoral do presidente Jair Bolsonaro. No total, o projeto libera um gasto de R\$ 106 bilhões no Orçamento de 2022.

A análise foi finalizada após a Câmara concluir a votação da parte da PEC que limita o pagamento de precatórios, despesas do governo decorrentes de decisões judiciais. O texto foi aprovado em segundo turno nesta quarta-feira, por 332 votos a favor e 141 contrários.

A PEC acabou sendo dividida em duas, validadas agora por Câmara e Senado.

A primeira parte do texto já entrou em vigor, abrindo um espaço de R\$ 62 bilhões no Orçamento de 2022 ao mudar o teto de gastos (regra que impede o crescimento das despesas da União).

As partes alteradas pelo Senado foram votadas e aprovadas pelos deputados. Ao limitar o pagamento de precatórios, essa segunda parte da PEC, agora avalizada pela Câmara, abre um espaço de R\$ 44 bilhões.

No total, a PEC libera para gastos R\$ 106 bilhões em 2022, ano de eleições presidenciais.

A aprovação final da PEC pela Câmara coloca um ponto final numa novela iniciada em julho deste ano, quando o ministro da Economia, Paulo Guedes, falou que o Orçamento de 2022 seria atingido por um “metoro”. Ele se referia à necessidade de pagar R\$ 89,1 bilhões em precatórios no próximo ano, avaliando que isso impediria pagar um Auxílio Brasil — na época, ainda R\$ 300.

O governo mandou ao Congresso, então, uma PEC para parcelar os precatórios em dez anos, num movimento que gerou forte turbulência nos mercados e contestado por especialistas. O Congresso alterou a proposta e criou um limite para os precatórios até 2026. Além disso, mexeu no teto de gastos, levando a uma debandada na equipe de Guedes com a saída de secretários ligados ao Orçamento.

A mudança no teto foi articulada pela área política do governo, que via uma chance de aumentar gastos com investimentos e obras em ano eleitoral.

O Senado, então, decidiu carimbar os recursos da PEC ao determinar que o espaço orçamentário aberto pela medida só poderá ser usado para pagar o Auxílio Brasil e para despesas obrigatórias do governo federal, como aposentadorias e pensões.

Apesar da aprovação, a PEC deve parar no Supremo Tribunal Federal. O PDT, por exemplo, já anunciou que vai ao STF.

— O PDT vota não ao texto e anuncia que vai ao Supremo Tribunal Federal para demonstrar a inconstitucionalidade inclusive do mérito, mas também do próprio processo legislativo — disse o deputado Paulo Ramos (PDT-RJ).

Durante a votação nesta quarta, a Câmara rejeitou apenas um ponto alterado pelo Senado. Os deputados foram contra um calendário criado pelo Senado para o pagamento dos precatórios do Fundef (antigo fundo da educação básica) com data específica para depósito.

Os precatórios do Fundef somam R\$ 17 bilhões e são destinados principalmente aos estados da Bahia, Pernambuco, Ceará e Amazonas, todos adversários do presidente Jair Bolsonaro.

O Senado estabelecera um calendário de pagamento desses precatórios, garantindo que o dinheiro chegaria em abril de 2022, a pedido dos governadores. O acordo fechado na Câmara é para que esses precatórios não sigam esses calendários e sejam pagos ao longo do ano.

Os deputados aliados ao governo não queriam ver os cofres de governadores opositoristas cheios nas vésperas da eleição. Por outro lado, permanece a regra de que 40% do valor será pago em 2022 fora do teto de gastos.

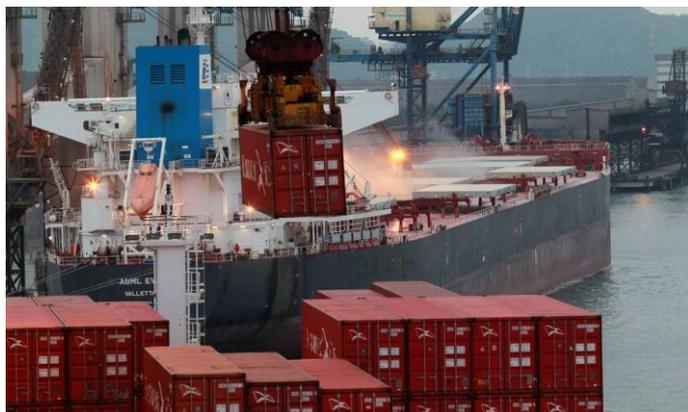
A avaliação é de que não será necessário voltar a uma análise do Senado porque se trata de um texto que será suprimido da PEC e não alterado. Outro ponto que chegou a ser discutido entre os deputados foi mantido.

A PEC cria um limite para o pagamento dos precatórios com base no valor que foi pago em 2016, atualizado pela inflação ano a ano. Esse limite irá valer até 2026.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2021

CÂMARA APROVA 'BR DO MAR', QUE ABRE TRANSPORTE NACIONAL DE CARGA A NAVIOS ESTRANGEIROS

Já aprovado no Senado, projeto seguirá para sanção presidencial
Por Manoel Ventura



Governo quer abrir mercado de cabotagem nos portos do Brasil. Na foto, o Porto de Santos Foto: Domingos Peixoto / Agência O Globo

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira o projeto de lei chamado pelo governo de “BR do Mar”, com o objetivo de abrir a navegação costeira entre portos nacionais e reduzir a dependência do transporte rodoviário (cabotagem). Já aprovado pelo Senado, o texto segue para sanção do presidente Jair

Bolsonaro

Entre as propostas, está a permissão para a operação de navios com bandeiras de outros países, numa tentativa de reduzir o custo desse transporte de cargas.

O texto libera progressivamente o uso de navios estrangeiros na navegação entre portos nacionais sem a obrigação de contratar a construção de embarcações em estaleiros brasileiros.

Já a partir da publicação da futura lei as empresas poderão afretar uma embarcação a casco nu, ou seja, alugar um navio vazio para uso na navegação de cabotagem.

Depois de quatro anos de uma transição, o afretamento de navios estrangeiros será livre. Assim, depois de um ano da vigência da lei, poderão ser dois navios; no segundo ano de vigência, três navios; e no terceiro ano da mudança, quatro navios.

Daí em diante, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

No Brasil, esse tipo de navegação responde por 11% do transporte nacional de cargas. A discussão sobre ampliação desse mercado ganhou força no país após a paralisação dos caminhoneiros, em 2018, quando a tabela do frete aumentou o preço do transporte rodoviário, principalmente nas rotas Nordeste-Sudeste.

Sob o governo Jair Bolsonaro, o projeto foi batizado de “BR do Mar”. O objetivo da proposta de abertura para embarcações estrangeiras é facilitar a entrada de novas empresas no mercado e ampliar a concorrência no setor, já que essa medida pode reduzir custos operacionais.

Outro item do projeto prevê a criação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, que deve constituir frota e fretar as embarcações para empresas brasileiras de navegação operarem. Isso dispensa a necessidade de as empresas brasileiras de navegação investirem em frota própria.

O ponto de discordância dentro do governo se refere à prorrogação do Reporto, um regime tributário especial que desonera investimentos em terminais portuários e ferrovias. Inicialmente, o Reporto teria vigência encerrada em 31 de dezembro deste ano.

No entanto, em uma vitória do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, o regime especial foi prorrogado até o último dia do ano de 2023.

A proposta também havia enfrentado grande oposição do setor de transporte rodoviário.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2021

BOLSONARO INDICA RELATOR DO 5G PARA PRESIDÊNCIA DA ANATEL

Presidnte também indicou secretário do Ministério das Comunicações para ser conselheiro da agência

Por Daniel Gullino



O conselheiro da Anatel Carlos Manuel Baigorri, durante sabatina no Senado Foto: Pedro França/Agência Senado/19-10-2020

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro indicou o conselheiro Carlos Manuel Baigorri para ser o novo presidente da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel). Baigorri atuou como relator durante parte do processo da quinta geração de telefonia móvel (5G) na agência.

A indicação foi enviada ao Senado, que precisa aprovar o nome. Se aprovado, Baigorri vai substituir Leonardo Euler de Moraes, cujo mandato terminou no mês passado. Atualmente, a presidência é exercida de forma substituta por Raphael Garcia de Souza, servidor de carreira da agência.

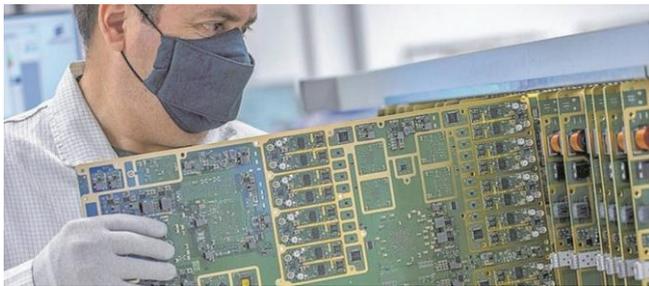
Também nesta quarta-feira, Bolsonaro indicou o atual Secretário de Telecomunicações do Ministério das Comunicações, Artur Coimbra de Oliveira, para ser conselheiro da Anatel. As indicações estão no Diário Oficial da União (DOU).

Fonte: *O Globo* - RJ
Data: 15/12/2021

LEILÃO DO 5G DESTRAVOU R\$ 40 BI EM INVESTIMENTOS NA TELEFONIA E JÁ COMEÇA A INFLUENCIAR NEGÓCIOS

Teles dizem estar com boa parte de suas redes prontas para, finalmente, iniciarem a operação comercial no país

O Globo



Linha de produção de placas de rádio 5G na fábrica da Ericsson em São José dos Campos (SP): instalação das redes para a nova geração de telefonia gera negócios e empregos Foto: Roosevelt Cássio

RIO — As principais operadoras de telecomunicações do Brasil já estão com boa parte de suas redes prontas para, finalmente, iniciarem a operação comercial do 5G puro no país. Após dois anos de expectativas e sucessivos atrasos, o sinal verde dado no leilão realizado pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) no início de novembro destrava investimentos de pelo menos R\$ 40 bilhões em infraestrutura de rede.

O resultado do leilão também aumentou a competição, com ao menos três prestadoras na maior parte das cidades. As três maiores teles — Vivo, Claro e TIM — foram as grandes vencedoras, mas operadoras menores, como Copel e Brisanet, também arremataram licenças e vão disputar a atenção de consumidores e empresas com serviços de conexão em alta velocidade. A Winity (do Fundo Pátria), por exemplo, arrematou uma das faixas com o intuito de construir redes para alugar para as outras.

Pelas regras, as empresas de telefonia são obrigadas a começar a operação do 5G nas capitais até o início do segundo semestre de 2022. Mas, se depender do apetite delas, a nova rede pode entrar em operação ainda este ano. Isso porque TIM, Claro e Vivo já estão com parte da infraestrutura pronta.

Ainda que de forma muito localizada, marca ponto na estratégia de marketing quem põe o bloco na rua primeiro. O início depende ainda de o governo liberar a frequência hoje ocupada pelo sinal de TVs parabólicas.

— Se autorizassem hoje, amanhã eu viraria a chave 5G em algumas cidades. Estamos incentivando muito o 5G desde o seu início com o DSS (que faz uma combinação de frequências para oferecer maior velocidade) — diz o presidente da Claro, Paulo César Teixeira.

“Se autorizassem hoje, amanhã eu viraria a chave 5G em algumas cidades”

PAULO CÉSAR TEIXEIRA
CEO da Claro

Segundo o executivo, a empresa já desenvolve uma série de aplicações para a indústria e o agronegócio. Negocia com fornecedores smartphones compatíveis com a nova tecnologia com diversas faixas de preços para seus clientes e o lançamento de aparelhos que vão permitir o uso do 5G como internet residencial.

— Estamos fomentando a indústria para acelerar a adoção de aparelhos 5G, com a chegada de celulares a partir de R\$ 2 mil — diz Teixeira.

Expansão rápida

A TIM também diz estar pronta para ativar a nova rede em pouco tempo. Leonardo Capdeville, vice-presidente de Tecnologia da tele, diz que o 5G vai trazer uma nova realidade para o consumidor. E revela que a TIM investe em parcerias para desenvolver redes alternativas como forma de massificar o 5G:

— O lançamento da rede vai depender de a Anatel liberar. Estamos testando soluções com empresas da área de energia, automobilística e agronegócios. Já estamos com a engrenagem toda funcionando.

A Vivo investiu R\$ 1,1 bilhão na compra de faixas no leilão e promete destinar muito mais à preparação de sua rede para a nova geração de telefonia.

— Anualmente, investimos cerca de R\$ 8 bilhões no Brasil. Com o 5G, vamos promover, de forma acelerada, o acesso digital ao maior número de pessoas e empresas em todo o país — diz Alex Salgado, vice-presidente de B2B da Vivo.



Antena para a futura rede 5G já instalada na região portuária do Rio: teles dizem já serem capazes de iniciar novo sinal este ano em algumas áreas. No segundo semestre de 2022, todas as capitais devem estar contempladas Foto: Hermes de Paula/Agência O Globo

A intensificação de investimentos também norteia empresas regionais que arremataram frequências no leilão. A Brisanet, por exemplo, vai destinar mais de R\$ 2 bilhões para levar 5G a cidades no

Nordeste e no Centro-Oeste até 2030. Na Copel, será mais de R\$ 1 bilhão para redes nas regiões Sul e Norte.

— Temos como meta levar internet de qualidade para os quatro cantos da Amazônia para que todos naquela região, que tem uma população de 27 milhões de habitantes, tenham uma inclusão digital de qualidade — diz Wendell Oliveira, diretor-presidente da Copel Telecom, que tem hoje atuação só no Sul do Brasil.

“Vamos promover, de forma acelerada, o acesso digital ao maior número de pessoas e empresas em todo o país”

ALEX SALGADO
vice-presidente de B2B da Vivo

Os investimentos das teles mobilizam os principais fabricantes de equipamentos, como a sueca Ericsson, a finlandesa Nokia (que estuda construir uma fábrica no Brasil) e a chinesa Huawei, que, apesar do intenso lobby contrário dos EUA, conseguiu aval para fornecer tecnologia 5G para a construção das redes das teles no Brasil. Porém, não poderá fornecer equipamentos para a rede privada que o governo pretende construir, sob o argumento de que se trata de estrutura sensível para a segurança nacional.

— O leilão do 5G foi construído de uma forma muito interessante, com obrigações de cobertura, e isso é muito positivo para a economia, com as operadoras indo para o interior do Brasil. Estamos



em contato com todas essas empresas para ajudar na inclusão digital com 5G — diz Carlos Roseiro, diretor de Soluções Integradas da Huawei do Brasil.

As demandas estruturais têm potencial para gerar milhares de empregos. Além da implantação de rede nos centros urbanos, o edital do leilão do 5G introduziu diversas exigências de investimentos que as teles terão que cumprir, como a construção de redes em rodovias e escolas e a cobertura de áreas sem viabilidade econômica.

Para especialistas, as regras vão ajudar a reduzir a exclusão digital no país, permitindo o acesso de quase 40 milhões de brasileiros que hoje não têm internet móvel.

R\$ 391 bi em negócios

Projeções da Ericsson apontam potencial de geração de R\$ 391 bilhões em negócios no país até 2030 com a maior conectividade, dos quais R\$ 153 bilhões serão impulsionados diretamente pelo 5G.

— O 5G vai gerar muitos investimentos. É uma tecnologia disruptiva, que possui capacidade de conectar um número maior de dispositivos por estação (antena) em relação ao 4G atual. Isso vai permitir transformar a quinta geração em uma plataforma de desenvolvimento para a digitalização — avalia Jose Otero, vice-presidente da 5G Americas para América Latina e Caribe.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/12/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TCU DEVE PERMITIR PROSSEGUIMENTO DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS ATÉ FIM DA ANÁLISE

Brasília - 15/12/2021 14h17O Tribunal de Contas da União (TCU) deve permitir que o Ministério de Minas e Energia (MME) e demais órgãos prossigam com os estudos para a privatização da Eletrobras. O entendimento foi firmado após um pedido de vista do ministro Vital do Rêgo adiar a conclusão da análise.

A proposta do ministro Benjamin Zymler, que teve apoio da maioria dos ministros, pretende evitar atrasos no processo de desestatização. Segundo ele, isso poderia inviabilizar a privatização, sobretudo por ser um ano eleitoral.

“Esse pedido de vista compromete substancialmente o cronograma de privatização”, afirmou Zymler.

O ministro também propôs que a eficácia das próximas medidas concretas do governo no processo de desestatização devem ficar condicionadas à conclusão da análise pelo órgão fiscalizador.

O entendimento deve ser firmado no plenário ainda nesta quarta-feira. Caso esse seja o desfecho, a análise da matéria ficará para 2022.

A próxima sessão do TCU está marcada apenas para 19 de janeiro, após o recesso. Não está definido, no entanto, se o tema será levado a julgamento nesta data.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/12/2021

CÂMARA APROVA ALTERAÇÕES DA PEC DOS PRECATÓRIOS EM 2º TURNO E CONCLUI VOTAÇÃO

PEC deve ser promulgada ainda nesta semana, quatro meses após ser apresentada pelo governo do presidente Jair Bolsonaro, e abrir um espaço fiscal de R\$ 106,1 bilhões no teto de gastos em 2022

Por Daniel Weterman e Iander Porcella, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Câmara aprovou as alterações da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios em segundo turno por 332 votos favoráveis, 142 contrários e 1 abstenção. Os deputados rejeitaram os destaques, que mexem no conteúdo do texto aprovado pelo Senado, e concluíram a votação em segundo turno.



Plenário da Câmara dos Deputados; Casa aprovou a PEC dos Precatórios em segundo turno Foto: Paulo Sergio/ Agência Câmara

beneficiados enfrentam maior oposição.

A única alteração aprovada, ainda no primeiro turno, reverteu uma proposta aprovada pelo Senado que garantia um repasse bilionário para quatro Estados antes das eleições do ano que vem. O dispositivo obrigava o governo federal a pagar a maior parte da parcela de precatórios do antigo Fundef até agosto, mas foi retirado na Câmara, onde os governadores

A PEC deve ser promulgada ainda nesta semana, quatro meses após ser apresentada pelo governo do presidente Jair Bolsonaro, e abrir um espaço fiscal de R\$ 106,1 bilhões no teto de gastos em 2022. Com isso, o Congresso poderá adequar o Orçamento e garantir o Auxílio Brasil de R\$ 400, programa lançado para substituir o Bolsa Família. A proposta também abre caminho para outros gastos, inclusive turbinando as emendas parlamentares, verbas de forte interesse em ano eleitoral.

Duas medidas são decisivas para a abertura da folga fiscal: a mudança no cálculo do teto de gastos públicos, que abre um espaço de R\$ 62,2 bilhões, promulgada na semana passada, e o limite no pagamento dos precatórios, dívidas reconhecidas pela Justiça, uma folga de R\$ 43,8 bilhões no ano que vem, aprovado definitivamente pela Câmara nesta quarta-feira, 15, após alterações no Senado.

A PEC aprovada destina os recursos para o Auxílio Brasil, despesas com saúde e benefícios previdenciários, mas há brecha para remanejamento de gastos e atendimento a outras verbas, entre elas as emendas do orçamento secreto. Parlamentares críticos à PEC, no entanto, dizem que esse "carimbo" forçará o governo a se comprometer com gastos essenciais. O Orçamento deve ser votado pelo Congresso na próxima semana, no apagar das luzes do ano legislativo.

A proposta estabelece um caráter permanente para o programa de transferência de renda, mas sem um valor específico e ainda condicionado à disponibilidade no Orçamento. Mesmo com a mudança na regra, o teto de gastos públicos ainda continua em vigor e limita o crescimento das despesas. O governo, no entanto, poderá aumentar o orçamento atual do Auxílio Brasil sem uma fonte de financiamento, driblando a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). Nesse caso, a compensação só será exigida se houver um novo aumento a partir de 2023.

A medida patrocinada pelo governo e pela cúpula do Congresso foi batizada de "PEC do calote" por especialistas e partidos críticos à proposta. A PEC limita o pagamento de precatórios, são

dívidas reconhecidas pela Justiça que a União precisa pagar, a partir do próximo ano. Essa limitação ficará em vigor até 2026. Anteriormente, o governo e a Câmara queriam estender o limite até 2036, mas os senadores resistiram a dar aval ao subteto durante todo esse período. Os deputados se articularam para excluir a data, deixando o subteto sem prazo definido, mas voltaram atrás em função do risco de a PEC voltar ao Senado. Diminuir a vigência da limitação ao pagamento das dívidas e carimbar as despesas foram as principais mudanças feitas após impasse entre as duas casas legislativas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/12/2021

BENEFÍCIO PARA PORTOS COLOCA EM LADOS OPOSTOS GUEDES E TARCÍSIO

Entidades do setor portuário tentam há dois anos a renovação do Reporto, mas esbarram na negativa do Ministério da Economia

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo federal deve bater o martelo nesta semana sobre a posição final em torno da retomada do regime tributário especial para o setor portuário, conhecido como Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária). O assunto divide os ministérios da Economia e da Infraestrutura, mas precisa ser decidido nesta semana, já que a Câmara deve votar nesta quarta-feira, 15, o projeto de incentivo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar, por onde a reativação do Reporto é discutida.

Até o momento, a posição do governo é contrária ao incentivo fiscal, em razão da oposição do Ministério da Economia em renovar o regime. O Ministério da Infraestrutura, por sua vez, continua no trabalho de convencimento pela aprovação da medida no projeto. Em última instância, a decisão poderá envolver até o presidente Jair Bolsonaro. Instituído em 2004, o Reporto suspende a cobrança do IPI, do PIS/Cofins e do Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos e outros bens para os terminais portuários.

Procurado, o Ministério da Economia informou que não vai comentar. Já o Ministério da Infraestrutura disse que "se mantém favorável à retomada do Reporto, por entender que trata-se de política importante para atração de investimentos no setor portuário e ferroviário. No momento, há discussões em curso sobre o tema", disse, em nota.



Complexo portuário do Espírito Santo; governo federal deve decidir esta semana sobre retomada do regime tributário especial para o setor portuário
Foto: VITOR JUBINI/ESTADÃO - 26/11/2021

O governo e o Congresso enfrentam uma forte pressão de entidades do setor pela retomada do benefício. Quando o BR do Mar foi aprovado no Senado, a Casa definiu que o regime especial, finalizado em 2020, seria reiniciado a partir de janeiro do próximo ano, valendo até dezembro de 2023. Essa previsão, no entanto, havia sido retirada do texto da proposta pelo relator na Câmara, deputado Gurgel (PSL-RJ), que divulgou seu primeiro parecer na última sexta-feira, 10. A decisão provocou uma forte mobilização de associações de terminais portuários, preocupadas em reverter a posição do relator. Nesta terça-feira, em meio à pressão das entidades e da movimentação do Ministério da Infraestrutura, o deputado apresentou um novo parecer, desta vez prevendo a retomada do benefício.

O segmento tenta há dois anos a renovação do Reporto, mas esbarra na negativa da equipe de Guedes. Em nota publicada nesta segunda-feira, 13, cinco entidades do setor portuário afirmaram que o regime é fundamental diante da alta carga tributária que incide sobre as empresas. "A tributação sobre estes equipamentos nas maiores economias globais é incipiente. Já, no Brasil, os



diversos impostos em cascata (IPI, II e ICMS) alcançam a alíquota agregada de 40%", relataram. Segundo as associações, a perda do Reporto vai reduzir em cerca de 33% os investimentos em superestrutura.

A avaliação tem o apoio do Ministério da Infraestrutura, que ainda trabalha para reverter a posição do governo. Segundo apurou a reportagem, nesta terça-feira, 14, foi realizada uma conversa com a Secretaria de Governo da Presidência da República para apresentação de argumentos favoráveis à renovação do Reporto.

O convencimento não é tarefa fácil, diante das resistências da equipe econômica. Uma das alegações de quem se opõe à volta do regime especial é o comando dado pela aprovação da PEC Emergencial de redução de incentivos fiscais dados pelo governo federal. Os contrários à renovação também afirmam que uma solução orçamentária precisa ser dada para o presidente apoiar e sancionar tal medida sem contrariar regras fiscais. Uma alternativa é que a peça orçamentária para o próximo ano preveja a renúncia envolvida no Reporto, segundo apurou o Estadão/Broadcast.

Do lado de quem apoia a renovação do Reporto, o argumento é de que a arrecadação proveniente da aplicação das alíquotas será "irrelevante" no orçamento da União. Em 2020, último ano em que o Reporto vigorou, a lei previu R\$230 milhões para o regime especial.

"Por outro lado, o efeito no desinvestimento em setor vital para a economia nacional será severo, contribuindo para o aumento do custo Brasil pela perda de produtividade no setor portuário", afirmam as associações dos Terminais de Contêineres (Abratec), de Terminais de Líquidos (ABTL), dos Terminais Portuários (ABTP), de Terminais e Recintos Alfandegários (Abtra) e pela Federação Nacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/12/2021

RELATOR DE BR DO MAR INCLUI VOLTA DE PROGRAMA QUE ISENTA INDÚSTRIA PORTUÁRIA DE IMPOSTOS FEDERAIS

Ministério da Economia, porém, não vê volta de isenção com bons olhos, apesar do apelo das empresas; projeto de incentivo à navegação na costa brasileira deve ser votado em Comissão do Senado na semana que vem

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - As empresas do setor portuário podem ter a chance de retomar a partir do próximo ano benefício tributário que acabou extinto no fim de 2020, devido à resistência do Ministério da Economia em renová-lo. A previsão está no relatório apresentado nesta terça-feira, 14, ao projeto de incentivo à navegação na costa brasileira, o BR do Mar, que deve ser votado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado na próxima semana.

O parecer do senador Nelsinho Trad (PSD-MS) propõe que o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) seja retomado a partir de 2022, com validade de dois anos. A expectativa de que a benesse seja reativada anima o setor privado, que nos últimos dois anos fez inúmeras tentativas frustradas de prorrogar o regime especial.

A renovação poderá, no entanto, esbarrar no Ministério da Economia. Apesar de já ser esperado que o Reporto fosse resgatado por meio do BR do Mar, não há garantia de que a pasta não trabalhará para excluir a previsão do texto, segundo apurou o Estadão/Broadcast. Fontes afirmaram reservadamente à reportagem que a benesse ainda não é bem recebida pela equipe econômica, mesmo com os sucessivos apelos das empresas. Se aprovada, a possibilidade de veto não é descartada.

O Reporto foi instituído em 2004. Com ele, foram suspensas a cobrança do IPI, do PIS/Cofins e do Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos e outros bens para os terminais portuários. Quando o BR do Mar foi discutido na Câmara, em dezembro do ano passado, os deputados aprovaram a prorrogação do regime até o fim de 2021. Como o projeto ficou parado no Senado, as empresas não puderam usufruir do benefício neste ano.



Volta do Reporto sugerida por Nelsinho Trad não tem total apoio do Ministério da Economia. Foto: Eildson Rodrigues/Agência Brasil

No início do ano, a Coalizão Empresarial Portuária cobrou novamente do governo a prorrogação do Reporto. Lideranças do grupo levaram o pleito diretamente ao presidente Jair Bolsonaro durante reunião realizada em março. No encontro, o próprio presidente ligou para o ministro da Economia, Paulo Guedes, para acertar uma reunião sobre o assunto.

"Conversamos durante muito tempo com a equipe técnica [de Guedes], e acho que as coisas ao passar do tempo têm amadurecido. E eu acho que essa vigência de dois anos tenha sido feita de acordo com a Economia", disse o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), almirante Murillo Barbosa ao Estadão/Broadcast. "O veto sempre é uma possibilidade, nunca podemos garantir o que vai acontecer, mas nós acreditamos que a proposta é acertada junto ao governo", disse Barbosa. Procurado, o Ministério da Economia afirmou que não irá comentar.

O presidente da ATP avalia que a retomada do Reporto tem potencial de aquecer planos de investimentos em terminais portuários privados. Segundo ele, a carteira de investimentos desses empreendimentos - com contrato em vigência ou em tratativa - é composta por cerca de R\$ 60 bilhões. Quando as empresas apresentaram à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a previsão inicial de investimentos, o Reporto ainda era considerado nos projetos. Com o fim do benefício, alguns empresários acionaram o modo de espera para fazer os desembolsos, relatou o presidente da ATP.

Por isso, de acordo com Barbosa, a retomada do Reporto tem potencial de liberar investimentos. "No momento que o setor perdeu o Reporto, muitos se retraíram, houve um momento em que está todo mundo esperando pelo regime. Então pode ser que gere agora uma retomada de investimentos nessa área", avaliou o presidente da entidade.

Mudanças

O governo Bolsonaro vai trabalhar para que o BR do Mar possa ser votado pelo plenário do Senado na próxima semana. A intenção é analisá-lo no colegiado após a deliberação pela CAE, prevista para a próxima terça-feira, 21. O relatório mantém, ao menos nos aspectos principais, o modelo de abertura de afretamento de embarcações estrangeiras proposto pelo Ministério da Infraestrutura. Atualmente, as regras para esse aluguel são consideradas restritivas pelo governo, que tem interesse em flexibilizá-las para aumentar a oferta de navios e, portanto, a concorrência para baixar os custos da cabotagem.

O BR do Mar prevê que as empresas de navegação poderão, depois de um prazo de transição, alugar embarcações a casco nu (alterando a bandeira estrangeira do navio para brasileira) sem ter navios brasileiros próprios. Esse cenário de liberação total, no entanto, vai acontecer somente a partir de 2027, de acordo com o parecer de Trad, que esticou esses prazos em relação ao que foi proposto pelo governo.

Já em relação ao aluguel de navios a tempo - quando a bandeira estrangeira é mantida, reduzindo os custos -, a proposta prevê mais hipóteses em relação às normas atuais. No entanto, para

acessar esses formatos, a empresa brasileira de navegação só poderá afretar navios que sejam de sua subsidiária integral estrangeira. Para flexibilizar mais essa regra, Trad sugere permitir também que a embarcação afretada seja de subsidiária estrangeira de outra empresa brasileira de navegação.

Preocupação

Uma novidade inserida pelo relator, no entanto, preocupou o governo e o setor de portos. O senador incorporou emenda que altera regras do serviço de praticagem (espécie de manobra de navios feita áreas que apresentam alguma dificuldades de tráfego), apresentada pelo senador Lucas Barreto (PSD-AP) - e vista como um “jabuti” no projeto que, essencialmente, foi criado para incentivar a navegação de cabotagem.

A emenda fixa em lei, por exemplo, que em cada em cada Zona de Praticagem os profissionais trabalharão de acordo com uma escala de rodízio única estabelecida pela autoridade marítima. Hoje esse esquema já é definido pela Marinha, mas a fixação por lei foi vista como preocupante por reforçar o monopólio do setor. Soma-se a essa preocupação outro trecho do texto, segundo o qual o preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e prestadores do serviço, sendo possível a negociação coletiva.

“Se você não tem controle de preço sobre isso, nosso poder de negociação nas tabelas é mínimo. A praticagem é um monopólio hoje. E dizer que há liberdade de preço num monopólio...você sabe o que acontece”, criticou o presidente da ATP.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/12/2021

CADE APROVA FUSÃO DE UNIDAS E LOCALIZA COM COMPROMISSO DE VENDA DE 70 MIL VEÍCULOS

Acordo firmado entre o órgão antitruste e as empresas prevê ainda que a marca Unidas será vendida

Por Guilherme Pimenta e Lorenna Rodrigues , O Estado de S.Paulo

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade aprovou nesta quarta-feira, 15, a compra da Unidas pela Localiza em julgamento apertado, por 3 votos a 2. A operação foi aprovada com restrições devido a um acordo de vendas firmado entre o Cade e as empresas.



Unidas e Localiza; empresas também se comprometeram a vender uma parcela de agências em municípios nos quais os índices de concentração de mercado são mais elevados Foto: Divulgação

Votaram pela aprovação da operação a relatora, Lenisa Prado, o conselheiro Luiz Hoffmann e o presidente do órgão, Alexandre Cordeiro. A conselheira Paula Azevedo e o conselheiro Sérgio

Ravagnani viram problemas no acordo firmado, alegando que ele não seria suficiente para reduzir possíveis riscos concorrenciais decorrentes da operação. Luis Braidó se declarou impedido e não participou do julgamento.

O Estadão/Broadcast apurou que as empresas se comprometeram a vender mais de 70 mil veículos para aprovar a operação. A informação foi antecipada no final de outubro. Além disso, segundo o acordo firmado, a marca Unidas será vendida, e não cedida temporariamente, como



chegou a ser cogitado durante a instrução do processo. Todos os termos do acordo firmado são sigilosos e não foram divulgados pelo Cade.

As empresas também se comprometeram a vender uma parcela de agências em municípios nos quais os índices de concentração de mercado são mais elevados, além de lojas de vendas de veículos que elas detenham. O acordo foi costurado pela conselheira-relatora, Lenisa Prado, e por Luiz Hoffmann até a noite da última terça-feira, 14.

Nos compromissos assumidos com o Cade, a Localiza também não poderá comprar empresas do mercado de locação de veículos pelo prazo de três anos, e a empresa deverá notificar o órgão sobre qualquer operação realizada no mercado de gestão e terceirização de frotas nos próximos cinco anos.

O acordo também envolve o fim de uma cláusula de não concorrência no contrato firmado em 2020 entre a Localiza com a empresa norte-americana Vanguard, dona das marcas Enterprise, National e Álamo. Agora, se quiser, a Vanguard pode operar no Brasil e rivalizar com a empresa no mercado de locação de veículos.

O caso é um dos mais sensíveis e complexos julgados este ano pelo Cade e está em análise pela autarquia antitruste desde janeiro. O acordo firmado entre as empresas e o tribunal do órgão é mais duro do que o negociado com a Superintendência-Geral do Cade, área técnica do órgão, que havia sugerido a aprovação da operação ao Tribunal, com restrições mais brandas, em setembro.

Empresas e advogados que atuam no Cade temiam que o clima de instabilidade entre os membros do Tribunal poderia impactar o julgamento de grandes fusões, como Localiza/Unidas. Após o resultado desta quarta, fontes consultadas pelo Estadão/Broadcast demonstraram clima de alívio.

Fundada pelo ex-secretário de Desestatizações do Ministério da Economia, Salim Mattar, a Localiza anunciou a fusão com a Unidas em setembro do ano passado, o que criaria uma empresa com valor de mercado consolidado superior a R\$ 50 bilhões. O grupo terá frota consolidada de quase de 470 mil veículos e presença em países como Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai e Uruguai.

Divergências

A conselheira Paula Azevedo, que abriu a divergência e votou contra a operação, disse que o acordo firmado entre o Tribunal e as empresas não é suficiente para mitigar possíveis impactos anticoncorrenciais aos consumidores após a operação.

"À insuficiência dos remédios, somam-se ainda, em desfavor à aprovação da operação, a inexistência de eficiências comprovadas e a fragilidade – ou mesmo ausência – de racionalidade econômica na operação", falou.

O conselheiro Sérgio Ravagnani seguiu a mesma linha de raciocínio. Segundo ele, as eficiências a partir da aprovação da operação são "inconclusivas", o que demonstraria a sua desnecessidade.

"Riscos na operação da aprovação são elevados e podem comprometer a missão e o objetivo previsto na Lei do Cade, que é o da prevenção do abuso de poder econômico", votou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/12/2021

5G: CÂMARA APROVA PROJETO QUE LIBERA MAIS ANTENAS EM SÃO PAULO E AMPLIA ACESSO NAS PERIFERIAS

Acordo feito com empresas do setor prevê instalação de 286 antenas em áreas definidas como prioritárias pelo município mediante desconto na taxa de licenciamento



Por Adriana Ferraz, O Estado de S.Paulo

Após seis meses de negociação, a Câmara Municipal de São Paulo aprovou na noite de terça-feira, 14, a Lei das Antenas, que permitirá a oferta da tecnologia 5G na cidade e uma cobertura ampliada do sinal de internet na periferia. O texto recebeu o apoio de parte da oposição e só passou em segunda votação com o apoio de 47 dos 55 parlamentares porque as empresas de telecomunicações aceitaram firmar um acordo no qual se comprometem a instalar 286 antenas em regiões consideradas prioritárias pelo município.

A ideia original era assegurar o compromisso em lei, mas impedimentos legais fizeram os vereadores recuarem. “Nós temos limites constitucionais, não podemos obrigar. Obrigação é inconstitucional”, afirmou o presidente da Casa, vereador Milton Leite (DEM) na sessão desta quarta. Associações do setor ameaçavam judicializar a questão se o plano fosse adiante. Diante disso, Leite disse que a solução foi estabelecer um cronograma a ser cumprido pelas empresas para que a lei seja regulamentada.”

O acordo foi assinado por representantes das principais empresas de telecomunicações, como Vivo, Claro e TIM, em reunião que contou com a presença de vereadores e do prefeito Ricardo Nunes (MDB). Segundo o plano aprovado, novas torres serão instaladas nos extremos da cidade, como Jaraguá, na zona norte; Cidade Tiradentes, na zona leste; e Grajaú, na zona sul. A lista contempla também unidades de saúde e escolas que hoje têm dificuldades para acessar a internet e usar o celular.

A bancada do PT votou a favor do projeto, mas cobrou publicamente a execução do acordo. O vereador Antonio Donato explicou que o partido resolveu dar um voto de confiança depois que Leite e o líder do governo, vereador Fabio Riva (PSDB), asseguraram que não será assinado o decreto regulamentador da lei antes de a adesão das empresas ao plano de acesso para a periferia ser oficializado. “Com esse compromisso, a gente resolveu votar a favor.”

Mais uma vez, o PSOL não seguiu o PT e votou de forma contrária ao projeto. Os seis vereadores da bancada consideraram que as 286 antenas previstas no projeto não irão suprir a necessidade da população. Luana Alves ressaltou ainda que, ao não garantir a obrigatoriedade de instalação das antenas consideradas prioritárias já no texto, a lei traz insegurança.

Desconto

Como forma de incentivo ao cumprimento do cronograma, a Prefeitura, por sua vez, assumiu o compromisso de reduzir o valor do licenciamento nesses locais em 50% e agilizar o processo, tendo em vista a necessidade de mais antenas para o 5G após a conclusão do processo de concessão feito pelo governo federal.

Com a conclusão do leilão, no início de novembro, as empresas de telecomunicações correm para disputarem o título da primeira a oferecer a nova tecnologia. Pelo edital, o prazo para ofertar o sinal nas 27 capitais é 31 de julho de 2022, mas elas podem se antecipar a essa data.

Para se concretizar, o cálculo é que a tecnologia exija de cinco a dez vezes mais aparelhos que o 4G, além de outro tipo de infraestrutura, como equipamentos acoplados em pontes, viadutos, postes de iluminação e em ruas com menos de 10 metros de largura - regra que caiu com a nova lei, assim como a instalação em imóveis que não estejam regularizados na Prefeitura.

No processo de negociação, o texto acatou alguns pedidos das operadoras, como o estabelecimento de um prazo para a concessão das licenças e a adoção do chamado “silêncio positivo”, que libera a instalação das torres passados 60 dias do protocolo. Se houver silêncio do poder público ao fim desse período, a tele fica automaticamente autorizada a ligar a estação.

A nova regra deve ajudar a reduzir a fila por licenças na capital. Os números ilustram o problema: a cidade tem cerca de 7,5 mil antenas em operação hoje e outras 1,4 mil com pedidos de



instalação pendentes. A espera coloca o município em 98.º lugar no ranking de cidades "amigas da internet", o penúltimo entre 100 municípios numa lista organizada por entidades de telecomunicações.

Outra concessão feita para firmar o acordo foi reduzir em dez vezes o valor das multas aplicadas sobre as empresas com antenas fora dos conformes e que não atenderem às ordens de adequação. A multa passou de R\$ 100 mil na legislação atual para R\$ 10 mil. Uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) conduzida pela Câmara em 2019 apontou ao menos R\$ 43 milhões em multas aplicadas às operadoras sem que fossem pagas. Na maioria dos casos, o valor se refere a antenas instaladas sem licença e em locais não prioritários.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/12/2021

OPINIÃO - ECLUSAS PARA ITAIPU

Construção prevista no tratado original poderá transformar os eixos das Hidrovias Paraná-Paraguai no projeto síntese da integração regional.

Por Rubens Barbosa, O Estado de S.Paulo

A visita do presidente do Paraguai, Mario Abdo Benítez, ao Brasil em novembro passado abriu novas possibilidades de cooperação entre Assunção e Brasília, a partir de Itaipu, o maior empreendimento entre os dois países. Foi discutida a revisão do Anexo "C" do Tratado de Itaipu, que trata do preço, da comercialização e da disponibilidade da energia. Além de avançar na questão do preço da energia gerada pela binacional a partir de 2023, há um ponto sensível que está previsto em outro anexo do Tratado de Itaipu, o "B" (não o "C"), que é a construção de um sistema de eclusas para permitir o fluxo de transporte fluvial sem interrupção pela Hidrovia Paraná-Paraguai e que tem potencial para amalgamar um acordo de convergência entre os países. Em encontro bilateral de ontem na fronteira, os dois presidentes devem ter conversado sobre Itaipu.

O eixo das hidrovias dos Rio Paraguai e Paraná integra partes do Brasil, da Argentina, da Bolívia, do Paraguai e do Uruguai em torno das bacias hidrográficas do Paraguai, Paraná e Uruguai, todos afluentes da grande bacia hidrográfica do Prata. A densidade populacional é baixa (29 habitantes/km²), exceto para os departamentos de Assunção e Central, no Paraguai. Com 20% da superfície da América do Sul (4.036.541 km²), com mais de 30% do PIB, essa região é a segunda maior no Cone Sul e a terceira com mais população (cerca de 29% do total do continente). O Rio Paraná é o mais importante da Bacia do Prata não só pelo seu grande potencial hidrelétrico, mas pelos seus 2.800 km de extensão quase inteiramente navegáveis. A principal interrupção é onde está localizada a Usina Hidrelétrica de Itaipu, e a execução de um sistema de eclusas nas vias de navegação nesse local possibilitará sua completa navegabilidade, tornando viável, inclusive, a interligação das Hidrovias Tietê-Paraná e Paraná-Prata.

A construção do sistema de eclusas e a ampliação de portos, águas acima e abaixo do reservatório de Itaipu, associadas aos sistemas de transbordo de contêineres e cargas de grão sólido e líquido de transporte fluvial até caminhões de carga, e vice-versa, conectados por uma estrada pavimentadas de grande capacidade de carga e ferrovias, serão um conjunto dos empreendimentos (transposição + polo intermodal + ferrovia) que, por efeito sinérgico, trará para cada unidade um benefício que certamente superará o ganho estimado, se fosse adotado somente um modal.

Os benefícios são evidentes para a economia como um todo e permitirão alcançar três objetivos: o desenvolvimento dos transportes ferroviário e hidroviário interior, com significativo aumento do transporte de produtos agrícolas e minerais; oferta, por meio de concentração (economias de escalas e sinergias), de melhores serviços logísticos em termos de eficácia/eficiência, com expressiva redução do custo do transporte de cargas; e melhor utilização do uso do território,



excluindo áreas urbanas com utilizações impróprias ou de elevado impacto ambiental, como aquelas ligadas ao transporte de cargas, concentrando-as em âmbitos externos apropriados.

Em vista da revisão do Anexo “C” do Tratado de Itaipu em 2023, quando o pagamento da dívida estará integralmente amortizado, a empresa binacional estaria em condições de absorver o custo extra da construção das eclusas, que poderia operar a preço de custo ou próximo dele, com impacto muito reduzido sobre a tarifa.

Esses elementos econômicos e comerciais deveriam servir de estímulo para o aproveitamento das potencialidades hidroviárias sul-americanas. Mas não é tudo. Soma-se a isso a possibilidade de mitigar uma das maiores preocupações da humanidade, a emissão de gases poluentes e geradores de efeito estufa (GEEs), que são considerados por diversos estudos como responsáveis pelo avanço do aquecimento global e, por isso, atualmente representando alta relevância nos acordos internacionais que preveem o avanço na regulamentação da redução dos GEEs, inclusive, já estipulando a redução compulsória dessas emissões.

Um eventual incremento da participação do modal hidroviário na matriz de transportes poderia capturar benefícios para o meio ambiente: redução de acidentes rodoviários, redução da emissão de gases poluentes e redução do consumo de combustível. Segundo publicações técnicas, o modal rodoviário é o responsável pela maior taxa de emissão de CO₂, com 116 kg de CO₂ emitidos para cada 1 mil Toneladas por Quilômetro Útil (TKU) movimentado. Por outro lado, assumindo a possibilidade de uma maior participação do modal hidroviário na matriz de transportes, as emissões de CO₂ podem ser altamente representativas de redução, trazendo a possibilidade de uma monetização desta redução de emissão de gases, considerando o mercado de crédito de carbono, além, naturalmente, de contribuir para o principal: a melhoria do equilíbrio do clima.

Para facilitar a captação de investimentos para o desenvolvimento regional ao longo dos rios e melhorar a governabilidade, deveria ser também examinada a criação de uma autoridade internacional para a hidrovia, nos moldes da existente no Danúbio e no Ródano, na Europa.

A construção das eclusas, prevista no tratado original de Itaipu, poderá transformar os eixos das Hidrovias Paraná-Paraguai no projeto síntese da integração regional.

*

PRESIDENTE DO IRICE, É MEMBRO DA ACADEMIA PAULISTA DE LETRAS

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/12/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

CADE AUTORIZA QUE SAS EXERÇA ALGUNS PODERES DE ADMINISTRAÇÃO NA LOG-IN

A decisão foi unânime e é um precedente relevante para empresas que fazem operações por meio do mercado de capitais

Por Beatriz Olivon, Valor — Brasília

O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) autorizou que a SAS Shipping Agencies Services SÀRL (SAS), subsidiária da MSC Mediterranean Shipping Company Holding (MSC), exerça alguns poderes administrativos na Log-In Logística Intermodal antes de a operação ser aprovada pela autarquia. A decisão foi unânime e é um precedente relevante para empresas que fazem operações por meio do mercado de capitais.

Desde a nova Lei Brasileira de Defesa da Concorrência (nº 12.529, de 2011), as operações que devem ser submetidas ao Cade não podem ser consumadas até que o órgão tenha dado seu aval. No caso de negócios feitos por meio de ações, a norma autoriza a aquisição dos papéis antes da aprovação da operação pelo Cade mas, como regra, proíbe o exercício dos direitos políticos referentes às ações adquiridas.



Log-In — Foto: Reprodução / Facebook Log-IN

Eventual exercício precisa ser expressamente autorizado pelo Cade, se a autarquia entender que ele é necessário para a proteção do valor do investimento. De acordo com nota técnica da Superintendência Geral (SG) do órgão, poucos casos sobre o tema foram julgados no Cade e, diferentemente do que está na pauta hoje, envolviam compra de posições minoritárias.

A SG havia autorizado a SAS a exercer alguns direitos políticos para proteção de seu investimento até que o Cade chegasse a uma decisão final com relação à operação. A própria SG enviou o caso ao Tribunal que, hoje, seguiu a recomendação.

A operação tem como objeto a entrada do Grupo MSC no mercado de cabotagem no território nacional. A compra seria de ações representativas de, pelo menos, 62%, e, no máximo, 67% do capital social total da Log-in.

Dentre os direitos concedidos, destaca-se a autorização para convocar assembleia geral extraordinária, a possibilidade de eleger um novo membro para o conselho de administração da Log-in, que deverá assinar um termo de compromisso com o Cade e enviar relatórios à autarquia. Para a escolha desse membro, a SAS deve enviar ao Cade pelo menos três nomes. Outros dois conselheiros poderão ser indicados livremente.

Também será possível convocar e votar em assembleias gerais com o fim de deliberar sobre matérias definidas pelo conselho de administração que afetariam o negócio da Log-in. Outro direito político autorizado foi o de voto para eleição ou destituição de membros do conselho da Log-in. Foi definida multa de R\$ 200 mil caso haja descumprimento das condições estipuladas.

De acordo com o relator, conselheiro Luis Hoffman, não se trata de autorização precária em que o Cade autoriza liminarmente a operação, mas apenas a permissão para exercícios políticos na adquirida. Hoffman ponderou que, atualmente a administração da Log-in é exercida por administradores definidos pelos acionistas, o que pode levar a decisões diferentes do que a SAS tomaria.

Controladores e acionistas majoritários podem ter percepções diferentes, segundo Hoffman. “Administradores e controladores geralmente visam investimentos de longo prazo e, minoritários, de curto prazo. Também podem haver interesses conflitantes entre administradores e o novo controlador”, afirmou.

De acordo com o conselheiro Luis Braido, o objetivo é manter o fluxo natural dos negócios e evitar perda de valor dos ativos e não começar uma integração das empresas antes da aprovação do ato de concentração.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/12/2021

CÂMARA CONCLUI APROVAÇÃO DE 'BR DO MAR'; TEXTO SEGUE PARA SANÇÃO

Projeto muda regras de cabotagem e visa abrir a navegação costeira entre portos nacionais
Por Marcelo Ribeiro e Raphael Di Cunto, Valor — Brasília

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira o projeto que muda regras de cabotagem – batizado de “BR do Mar”. O objetivo da proposta é abrir a navegação costeira entre portos nacionais e diminuir a dependência do transporte rodoviário. O texto segue para sanção ou veto do presidente Jair Bolsonaro.

Com a aprovação, a expectativa é pela entrada de novas empresas no mercado e do aumento da concorrência no setor, o que pode reduzir custos operacionais.

O texto viabiliza a operação de navios com bandeiras de outras nações, em uma tentativa de reduzir os custos do transporte de cargas. Isso ocorrerá a partir da liberação progressiva da circulação de navios estrangeiros na navegação entre portos nacionais sem que tenham que contratar a construção de embarcações em estaleiros nacionais



— **Foto: Leo Pinheiro/Valor**

O projeto prevê a permissão para que empresas aluguem um navio vazio para uso na navegação de cabotagem. Após quatro anos de um período de transição, o afretamento de embarcações estrangeiras será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

A proposta ainda estabelece a criação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, que deve constituir frota e fretar as embarcações para empresas brasileiras de navegação operarem. Com isso, as empresas nacionais de navegação não precisarão investir em frota própria.

Além disso, o texto garante a prorrogação do Reporto, regime tributário especial que desonera investimentos em terminais portuários e ferrovias, até o final de 2023.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/12/2021

COMO A QUEDA DE EIKE BATISTA ABRIU CAMINHO PARA O SUCESSO DESTA FUNDO NO BRASIL

A Mubadala Capital, braço de gestão de ativos do fundo soberano de Abu Dhabi, quer mais ativos problemáticos no país

Por Peter Millard, Bloomberg

O colapso do império de commodities de Eike Batista deu à Mubadala Capital o conhecimento do mercado local para se destacar em private equity no Brasil. Agora, está em busca de mais ativos problemáticos no país.

O braço de gestão de ativos do fundo soberano de Abu Dhabi - com cerca de US\$ 5 bilhões em ativos no Brasil, que incluem uma refinaria e três linhas de metrô no Rio de Janeiro - tem aproximadamente outros US\$ 3 bilhões reservados para acordos em andamento, disse em entrevista Oscar Fahlgren, que comanda a Mubadala Capital no país.

É um giro impressionante em relação a um investimento de US\$ 2 bilhões na holding de Eike que quase desapareceu em 2013, quando ficou comprovado que os poços de petróleo do exmagnata estavam secos, o que levou a uma disputa de três anos para recuperar vários ativos do empresário, como uma participação na empresa dona do Burger King e de uma torre comercial no bairro do Leblon, no Rio.



Eike Batista: Colapso do império dele deu à Mubadala Capital o conhecimento do mercado local — Foto: Jorge William/Agência O Globo

“Somos um investidor estrangeiro que teve uma experiência bastante difícil para entrar e emergimos como a melhor gestora de private equity do país”, disse Fahlgren, em entrevista na torre do Leblon. “Vimos uma oportunidade de construir um negócio em torno de um conjunto de habilidades único.”

Um momento importante para a Mubadala veio com a Operação Lava-Jato. A companhia entrou em ação para negociar a compra de uma rodovia pedagiada no estado de São Paulo da Odebrecht, aproveitando a experiência em defaults de empresas brasileiras e reestruturações societárias que adquiriu durante 11 transações de troca de dívida por ações com Eike.

O foco nos chamados ativos distressed permanece.

“Continuamos a nos concentrar na complexidade, empresas sob o Capítulo 11, ativos presos às antigas empresas da Lava-Jato”, disse Fahlgren.

Ao contrário da matriz Mubadala Investment, a Mubadala Capital obtém cerca de dois terços de seu financiamento de investidores externos e o restante da controladora, disse Fahlgren. A empresa acaba de fechar seu primeiro fundo específico para o Brasil, de US\$ 311 milhões, e atualmente capta recursos para um segundo fundo de maior porte, segundo o executivo.

No total, a Mubadala Capital tem US\$ 16 bilhões sob gestão, e o Brasil é uma de suas quatro principais áreas de investimento, juntamente com private equity global, venture capital e um hedge fund.

Fahlgren, advogado formado pela Universidade de Uppsala, na Suécia, assumiu o comando da Mubadala no Brasil em 2010 após trabalhar como diretor associado do grupo de private equity Terra Firma Capital Partners em Londres.

Seu passo mais recente na Mubadala foi a aquisição de uma refinaria na Bahia que pertencia à Petrobras, que tem vendido ativos para reduzir o endividamento. É uma aposta em um mercado de combustíveis competitivo que está na mira de consumidores e políticos antes das eleições presidenciais de 2022.



Refinaria Landulpho Alves, vendida pela Petrobras para o fundo Mubadala — Foto: Divulgação/Petrobras

“A turbulência política faz parte do país e não vai parar”, disse. “Quando vemos deslocamentos temporários no mercado impulsionados por uma eleição, é uma oportunidade de investir no longo prazo por causa da

concorrência reduzida.”

Reduzir a pegada de carbono da Refinaria de Mataripe, comprada por US\$ 1,8 bilhão, é uma das prioridades. Enquanto muitos investidores têm evitado completamente projetos de petróleo por questões ambientais, a Mubadala vê oportunidade de cortar as emissões da infraestrutura existente ainda em operação nas próximas décadas.

A Mubadala também está de olho em parques eólicos e solares na Bahia para abastecer a refinaria com o máximo de energia renovável possível. Também busca aumentar a produção de biocombustíveis na instalação e expandir os dutos para eliminar o uso intensivo de carbono de caminhões-tanque para distribuição. No total, a Mubadala estima mais de um US\$ 1 bilhão em possíveis melhorias.

“Podemos empregar nosso capital em um ativo poluente e torná-lo melhor”, disse Fahlgren.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/12/2021

MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,8% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 111 POR TONELADA

Em 2021, a principal matéria-prima do aço exibe baixa de quase 31%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— *Foto: Fábio Rossi/Agência O Globo*

Os preços do minério seguem rondando o nível de US\$ 110 por tonelada no mercado transoceânico, refletindo a demanda desaquecida nos portos chineses e dados mais fracos do setor imobiliário na China, que sinalizam menor consumo de aço à frente.

Para o chefe de pesquisas do banco suíço Julius Baer, Carsten Menke, os preços do minério de ferro já se ajustaram aos novos níveis de produção de aço na China e ao

enfraquecimento do setor imobiliário no país asiático. Diante disso, os riscos de nova desvalorização significativa são menores.

No Porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro encerrou a quarta-feira com desvalorização de 0,8%, para US\$ 111 por tonelada, reduzindo a 8,4% os ganhos acumulados em dezembro.

Em 2021, a principal matéria-prima do aço exibe baixa de quase 31%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados com entrega em maio recuaram 13,50 yuan, para 649 yuan por tonelada.

Na avaliação do Julius Baer, o conjunto de indicadores divulgado hoje pela China, maior consumidora de minério no mundo, reforça a percepção de que o cenário econômico não melhorou em novembro, com arrefecimento mais proeminente no setor imobiliário.

“O investimento em ativos fixos no setor caiu pelo terceiro mês consecutivo, com a tendência negativa se refletindo no número de construções iniciadas e nas vendas”, escreveu Menke, em nota a clientes.



Ao mesmo tempo, a tendência de baixa no investimento em infraestrutura na China parece ter terminado, mas não se espera salto relevante no curto prazo, segue o especialista.

Juntos, os setores de incorporação imobiliária e infraestrutura respondem por mais da metade do consumo de aço chinês e sinalizam demanda fraca para produtos siderúrgicos. Esse cenário já está incorporado nos preços do minério, conforme Menke.

Desde meados do ano, as cotações à vista da commodity recuaram de US\$ 220 por tonelada para US\$ 110 a tonelada.

“Em torno desses níveis, acreditamos que o minério de ferro tem preço justo”, acrescenta. O Julius Baer projeta preço de US\$ 110 por tonelada para o minério em três meses e de US\$ 95/tonelada em 12 meses.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/12/2021

PARCERIAS E FORMAÇÃO DE ECOSISTEMAS CONECTAM SETOR PÚBLICO AO PRIVADO

Ideia é entender o alcance da tecnologia e a composição de parceiros necessária para colocar o negócio em pé

Por Martha Funke — De São Paulo

Entidades como o Ministério das Comunicações e a ABDI apoiaram projetos piloto para entender o alcance da tecnologia, a composição de parceiros necessária para colocar o negócio em pé e até mesmo criar diretrizes para aplicações futuras. Entre os exemplos ligados ao ministério estão a ativação do 5G no Palácio do Planalto e no Congresso Nacional, onde foi demonstrada solução de segurança pública por Ericsson e TIM.

Mais recentemente, foi anunciada a instalação de uma antena 5G no porto de Santos (SP). Outra linha são os projetos relacionados ao agronegócio com apoio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para identificação de parceiros, em Rondonópolis (MT), Sorocaba (SP), Londrina (PR) e Uberaba (MG).

Em Rondonópolis uma antena foi instalada em fazenda do Instituto Mato-grossense do Algodão. Em Sorocaba, no Centro Universitário da Facens, o campus foi coberto com apoio da Claro, Embratel, John Deere, Qualcomm, Motorola e Ericsson e colocou em funcionamento um pulverizador de grande porte conectado ao 5G.

Em Londrina, com parceria da Nokia e da Sercomtel, a Embrapa Soja liderou a organização dos casos de uso demonstrados por parceiros ligados ao ecossistema de inovação da cidade (Agrovalley) e startups participantes do Soja Open Innovation, com projetos de co-desenvolvimento de soluções. Os casos apresentados incluíram aplicações como o “gado digital”, com sensores para rastreamento dos animais, monitoramento em tempo real e uso de óculos em realidade mista para possibilitar assistência veterinária remota.

Em Uberaba foi a vez do sistema para apoio ao diagnóstico de pastagens degradadas, desenvolvido pelo Instituto Federal do Triângulo Mineiro para o agronegócio, Ericsson e John Deere firmarem acordo para trabalho conjunto de pesquisa, desenvolvimento e inovação (P&D&I), conectando os centros de inovação de ambas as empresas, em Indaitatuba e Campinas (SP).

Na seara acadêmica, mais uma parceria une Ericsson, Centro Universitário FEI (SP) e Vivo no Centro de Soluções 5G na sede da FEI tendo internet das coisas como âncora e destaque para automação, logística e mobilidade urbana em cidades inteligentes. A marca sueca se juntou ainda à Embratel, Claro e Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), em São José dos Campos (SP), para demonstrações técnicas de soluções para o setor.

A Huawei aposta em inovações como o desenvolvimento de tecnologia de mineração não tripulada, com foco em segurança e produtividade, um dos objetivos do acordo fechado com a Sul América de Metais no norte de Minas Gerais. A empresa chinesa, que na última semana apresentou junto da ABDI e da Associação Brasileira de Logística (Abralog) estudo sobre armazém conectado ao 5G, tem projeto piloto em um porto em andamento no Brasil para trazer sua experiência no setor.

Na China, uma delas foi a instalação de câmeras de alta resolução no topo de guindastes, eliminando a necessidade de operadores em posto de risco, e permitindo a operação de até cinco equipamentos por um único operado

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/12/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ALIANÇA CONSTRUIRÁ 2 BARCAÇAS E 2 EMPURRADORES NO ESTALEIRO RIO MAGUARI

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 15 Dezembro 2021



Os empurradores e as barcaças para contêineres serão construídos no estaleiro Rio Maguari, em Belém (PA), com previsão de entrega em até três anos

A Aliança, do grupo A.P. Moller - Maersk, anunciou que construirá duas barcaças de 700 TEUs e dois empurradores no estaleiro Rio Maguari, localizado em Belém (PA), com a participação da empresa canadense Robert Allan, que atuará no desenvolvimento do novo projeto.

A previsão de entrega é de até três anos. O investimento total na construção será de US\$ 60 milhões e 30 vagas de tripulantes serão criadas. Cerca de 300 trabalhadores participarão da construção das embarcações.

O diretor de Relações Institucionais da Aliança, Mark Juzwiak, destaca que as barcaças para contêineres terão bandeira brasileira e tripulação 100% nacional. “Acreditamos no potencial do mercado brasileiro e, por esta razão, estamos apostando em investimentos e reafirmando nosso compromisso em desenvolver, cada vez mais, a logística e crescer com a economia no país. Vamos gerar novas oportunidades de emprego na região, além de desenvolver novas tecnologias na indústria nacional”, diz.

Além disso, Juzwiak explica que as barcaças também ajudarão na redução de emissão de CO², já que elas permitem o transporte simultâneo de um volume maior de cargas em relação ao transporte rodoviário. “Assim como a cabotagem, é um excelente exemplo de modal que usa vias naturais para transportar enormes quantidades de carga de forma segura, eficiente e sustentável”, afirma.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/12/2021

ALÍQUOTA DO AFRMM PARA GRANÉIS LÍQUIDOS SEGUIRÁ EM 40% PARA NORTE E NORDESTE

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15 Dezembro 2021



Arquivo/Divulgação

Texto final aprovado na Câmara dos Deputados, nesta quarta-feira (15), prevê que EBNs utilizem empresas especializadas, além dos estaleiros, para efetuar os reparos.

O texto final do BR do Mar (PL 4.199/2020) manteve a alíquota de 40% para o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) na navegação fluvial e lacustre de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. A proposta, aprovada nesta quarta-feira (15) pelo

plenário da Câmara dos Deputados, restringe a regulamentação do poder executivo com relação à concessão de descontos. Para o relator do PL, deputado Gurgel (PSL-RJ), a manutenção dessa alíquota vai propiciar a manutenção da navegação fluvial e lacustre nessas regiões.

Os deputados rejeitaram a emenda 19, que previa modificações na lei 10.893/2004, para tratar da perda do direito de uso do AFRMM, que decairia em cinco anos, ante os três anos atuais. A avaliação final foi que tal alteração poderia gerar impacto fiscal relevante. Além disso, o entendimento foi que o prazo de três anos se mostra suficiente para fazer uso dos recursos da conta vinculada.

Outra emenda aprovada modifica a Lei 10.893/2004 a fim de incluir os serviços de manutenção e revisão entre as hipóteses de uso dos recursos do AFRMM. O parecer final sugeriu ainda que empresas especializadas possam realizar tais serviços, e não apenas estaleiros. "A sugestão é bem-vinda, na medida em que se abre a possibilidade do uso dos recursos da conta vinculada das empresas brasileiras de navegação (EBNs) para manutenções preventivas e corretivas", justificou Gurgel. Com a medida, as EBNs poderão utilizar empresas especializadas, além dos estaleiros, para efetuar os reparos.

A proposta final também prevê que os recursos do AFRMM sejam utilizados no financiamento para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária e, adicionalmente, permite que os recursos sejam utilizados em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento do poder executivo federal. Os deputados, porém, rejeitaram a emenda 18 que vinculava a possibilidade do uso dos recursos da conta vinculada ao período de calamidade pública reconhecido por decreto em 2020, em razão da pandemia de Covid-19.

A Câmara incluiu a manutenção das embarcações entre as possibilidades de financiamento com os recursos do FMM. "Nada mais justo que permitir que as empresas tenham acesso aos recursos do fundo para entre outros fins, promover as manutenções necessárias, inclusive as preventivas", destacou Gurgel. O relator acrescentou a proposta que permite às EBNs definir como e onde empregar esses recursos, seja por meio de um estaleiro, seja por meio de uma empresa brasileira especializada na atividade. Outro ponto alterado na lei diz respeito à possibilidade de uso dos recursos do FMM nas obras de infraestrutura portuária e aquaviária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/12/2021

MOVIMENTAÇÃO DE CARGA CRESCE 18,23% DE JANEIRO A NOVEMBRO NO PORTO DE VITÓRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Dezembro 2021



Porto de Vitória

Foto: Sergio Cardoso

De janeiro a novembro, a movimentação de carga no Porto de Vitória cresceu 18,23%, de 6,2 milhões de toneladas no ano passado para 7,3 milhões toneladas neste ano, ultrapassando em 6,08%, o volume movimentado em todo ano passado.

O resultado operacional de novembro contribuiu fortemente para o aumento do volume de cargas este ano. Foram movimentadas 737.229 toneladas contra 640.058 toneladas no mesmo período de 2020, aumento de 15,18%.

As cargas com maior crescimento até novembro foram carvão mineral, com alta de 271,3% (353.560 toneladas contra 95.223 toneladas/2020), automóvel com 69,2% (36.970 unidades e 21.853/2020) e soda cáustica com 38,7% (157.393 toneladas contra 113.445 toneladas/2020).

Nos 11 primeiros meses do ano 732 embarcações atracaram no porto administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) — no ano passado foram 687 —, 54,42% de desembarques e 45,58% de embarques. A navegação de longo curso representou 52,56% dos navios e de cabotagem, 47,44%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/12/2021

PROJETO IMO-NORAD DEMONSTRA SOLUÇÕES PARA GEE E BIOSSEGURANÇA

Da Redação NAVEGAÇÃO 14 Dezembro 2021



Coral Sol, espécie invasora

Projeto Test Biofouling demonstrará soluções para impedir espécies invasoras e reduzir as emissões de GEE dos navios

Uma iniciativa recém-firmada no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO) desenvolverá projetos-piloto a fim de demonstrar soluções técnicas para a gestão de biocontaminação em países em desenvolvimento.

O foco é a transferência de espécies aquáticas invasivas e ajuda na reduzir das emissões de gases de efeito estufa dos navios.

'Biofouling' é o acúmulo de organismos aquáticos em superfícies molhadas ou imersas, como navios e outras estruturas offshore.

O Projeto Test Biofouling (Transferência de Tecnologias Ambientalmente Saudáveis) será executado por quatro anos (2022-2025), na sequência de um acordo assinado em 8 de dezembro pelo secretário-geral da IMO, Kitack Lim, e a Agência Norueguesa de Cooperação para o Desenvolvimento (Norad). O financiamento da Norad chega a cerca de US\$ 4 milhões.

O projeto complementa o Global Environment Facility (GEF) / Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) / IMO GloFouling Partnerships Project, que visa apoiar parceiros e países na implementação das Diretrizes de Biofouling da IMO.

O Test Biofouling apresentará alguns dos mais recentes avanços em soluções tecnológicas para o gerenciamento de bioincrustação, como veículos operados remotamente para limpeza na água e câmeras subaquáticas para monitorar o status do revestimento antiincrustante. Além disso, o projeto oferecerá cursos de capacitação em países em desenvolvimento.

A bioincrustação é um vetor importante para a introdução de espécies exóticas que podem impactar severamente a biodiversidade marinha.

Estudos mostram que a bioincrustação em navios é responsável por entre 55,5% e 69,2% das espécies invasoras costeiras e estuarinas estabelecidas globalmente. Podem dominar habitats bentônicos, predizer, competir e perturbar comunidades nativas e deslocar espécies locais.

Os resultados preliminares de um estudo recente sobre o Impacto da Biofouling de Navios nas Emissões de Gases de Efeito Estufa mostra que uma camada de limo tão fina quanto 0,5 mm cobrindo até 50% da superfície do casco pode desencadear um aumento das emissões de GEE na faixa de 20% a 25%, dependendo das características do navio, velocidade e outras condições. O estudo foi realizado pela Global Industry Alliance (GIA) for Marine Biosafety, que opera no âmbito do projeto GEF-PNUD-IMO GloFouling Partnerships.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/12/2021

CICLO ANUAL DE DRAGAGEM NA HIDROVIA DO MADEIRA É CONCLUÍDO

Da Redação NAVEGAÇÃO 14 Dezembro 2021



Um dos principais eixos logísticos do norte do país, a hidrovia do Madeira, entre Porto Velho (RO) e Manicoré (AM), teve concluídos os serviços de dragagem em 620 quilômetros. A rota é responsável pelo escoamento da produção agrícola de Mato Grosso e Rondônia; de insumos, como combustíveis e fertilizantes, com destino a Porto Velho (RO) e Manaus (AM); e transportados alimentos e produtos da Zona Franca de Manaus. A obra foi executada com recursos do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura.

Em 2020, foram movimentadas pela hidrovia 10,4 milhões de toneladas de carga, volume cerca de 10% maior do que no ano anterior (9,5 milhões de toneladas). A região compreende os estados do Acre, Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará, Mato Grosso e Tocantins e permite o escoamento de safras pelo rio Amazonas e seus afluentes da margem direita — que correm na direção sul-norte.

As obras fazem parte do ciclo anual de trabalho que é realizado desde 2017 e foi renovado este ano. E garantem a manutenção do canal de navegação com largura e profundidade adequados, mesmo durante período de estiagem.

No ciclo deste ano, as equipes realizaram serviços em pontos críticos de Curicacas, Miriti e nos canais sul e norte de Manicoré, além da travessia da BR-230 em Humaitá, no Amazonas. No total, foram dragados 850 mil m³.

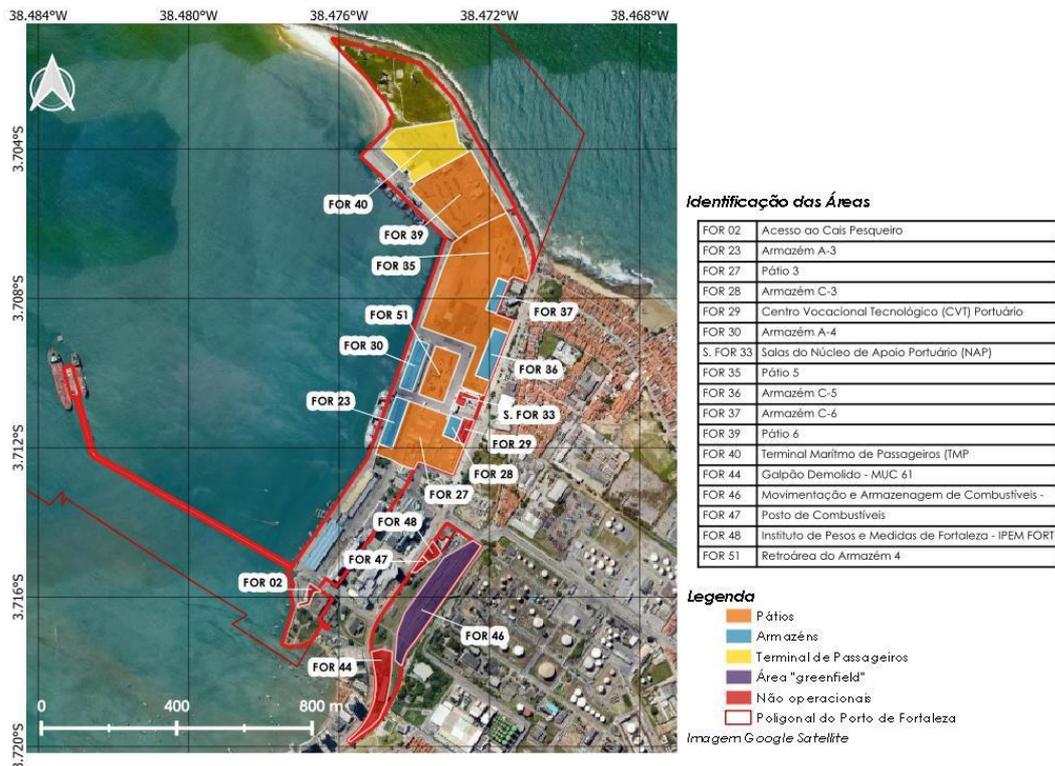
O contrato de dragagem da hidrovia, assinado em junho, tem duração estimada de mais quatro anos. Durante quatro meses do ano a manutenção acontece por meio de sucção e recalque. A partir de 2022, por outros dois meses também está previsto o uso de uma draga autotransportadora, que garantirá maior produtividade e precisa ser operada com o rio mais cheio.

O tráfego de embarcações no rio Madeira cresceu exponencialmente a partir da década de 1990 em função da implantação da nova fronteira agrícola de soja e milho na região Centro-Oeste. A produção dessas commodities passou de praticamente zero para um volume que exige para seu transporte, atualmente, um fluxo de comboios de balsas e empurradores de grande porte, além dos barcos mistos de passageiros e pequenas cargas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
 Data: 15/12/2021

PORTO DE FORTALEZA TEM NOVO PDZ APROVADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Dezembro 2021



Mais de 330 mil m² das áreas operacionais estão disponíveis para arrendamento ou ficarão nos próximos quatro anos

O novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Fortaleza foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura na última sexta-feira (10) por meio da Portaria nº 1.498, publicada no Diário Oficial da União desta terça-feira (14). Elaborado pela Companhia Docas do Ceará, o documento detalha a expectativa de uso das áreas do porto no curto prazo (quatro anos), médio prazo (10 anos) e longo prazo (mais de 10 anos). Mais de 330 mil m² das áreas operacionais já estão disponíveis para arrendamento ou ficarão nos próximos quatro anos.

Para definir a utilização de cada uma das áreas, além de critérios de avaliação da vocação e da expectativa de crescimento de movimentação de cargas e passageiros, a companhia priorizou a atração de investimentos privados por meio da disponibilização de áreas operacionais e não operacionais para concessão. O PDZ é composto por uma parte textual e uma base de dados georreferenciada que já estão disponíveis para consulta no site da CDC.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
 Data: 15/12/2021



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 194/2021
Página 51 de 51
Data: 15/12/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



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