

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 164/2021
Data: 19/10/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ESTUDOS SOBRE NOVA RODOVIA ENTRE O PLANALTO E O PORTO DE SANTOS SAEM EM 2022.....	4
VELEIRO CISNE BRANCO, DA MARINHA DO BRASIL, BATE EM PONTE PARA PEDESTRES NO EQUADOR; VÍDEO	5
PETROBRAS NEGA RISCO DE DESABASTECIMENTO E CORTES EM PEDIDOS DE COMBUSTÍVEIS	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 7,5% DE JANEIRO A AGOSTO	6
DIÁRIO DO PORTO - RJ	8
CIA. DOCAS PROJETA INVESTIMENTOS NO PORTO DO RIO	8
COLAPSO NA MOBILIDADE URBANA É TEMA DE DEBATE NA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL	9
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
MELHOR 3º TRIMESTRE DA HISTÓRIA DO PORTO DE VITÓRIA	9
GUARDA RECEBE TREINAMENTO PARA USAR DRONES NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	10
EMAP INVESTE NA MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA ELÉTRICO DO PORTO DO ITAQUI.....	11
DP WORLD LIRQUÉN REALIZA DESEMBARQUE DE 5.329 VEÍCULOS, O MAIOR EFETUADO NO CHILE	12
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO BRASIL DEVE ESTAR PREPARADA PARA A DEMANDA NO PÓS-PANDEMIA	12
ISTOÉ - DINHEIRO	13
PRODUTORES COMPRAM INSUMOS AGRÍCOLAS COM ANTECEDÊNCIA, DIZ BAYER	13
CUSTO COM TÉRMICAS VAI PESAR MAIS NAS CONTAS.....	14
GOVERNO CANCELA ANÚNCIO DE PROGRAMA AUXÍLIO BRASIL PREVISTO PARA ESTA TERÇA	14
MOVIMENTO DO COMÉRCIO CAI 0,6% EM SETEMBRO ANTE AGOSTO, AFIRMA BOA VISTA	15
MONEYTIMES	16
LIRA DIZ QUE ALTERNATIVA DO GOVERNO PARA AUXÍLIO LEVA EM CONTA DEMORA DO SENADO EM VOTAR IR.....	16
PREÇOS DO PETRÓLEO PERMANECEM PERTO DE MÁXIMAS DE DIVERSOS ANOS COM CRISE DA ENERGIA	16
INVESTIMENTO PREVISTO COM NOVAS FERROVIAS PRIVADAS CHEGA A R\$ 83,7 BI	17
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	19
PETROBRAS NÃO GARANTE DEMANDA ATÍPICA DAS DISTRIBUIDORAS PARA NOVEMBRO	19
OIT ESTUDA POLÍTICAS PARA TRANSIÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO DA ENERGIA RENOVÁVEL	22
JORNAL O GLOBO – RJ	24
TEREZA CRISTINA DEVE IR ATÉ PEQUIM NEGOCIAR RETOMADA DE EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA PARA CHINA.....	24
GALEÃO SEGUE PERDENDO PASSAGEIROS E SANTOS DUMONT JÁ CONCENTRA 67% DOS VOOS NO RIO	25
CHINA AUMENTA CONTROLE SOBRE EXPORTAÇÕES DE FERTILIZANTES. COMO ISSO AFETA O BRASIL?	26
FIM DOS 'SUPERSALÁRIOS' DOS SERVIDORES É DEFENDIDO POR 93% DOS BRASILEIROS, DIZ DATAFOLHA	27
SENADO APROVA PROJETO QUE CRIA VALE-GÁS PARA OS MAIS POBRES COM RECURSOS DE DIVIDENDOS DA PETROBRAS	28
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	29
OS MINERAIS DO FUTURO SOB PRESSÃO	30
DISTRIBUIDORAS DESCARTAM RISCO DE DESABASTECIMENTO APÓS DECISÃO DA PETROBRAS	32
RELATOR DA PEC DOS PRECATÓRIOS DIZ ESTAR 'ABERTO A MUDANÇAS' EM TEXTO, MAS NÃO HÁ DEFINIÇÃO	33
COBRE, LÍTIO E NÍQUEL: TRANSIÇÃO ENERGÉTICA ELEVA DEMANDA, E MINERADORAS PREVEEM DIFICULDADE DE FORNECIMENTO	34
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
FT: AMAZON, IKEA E UNILEVER PROMETEM NEUTRALIDADE EM TRANSPORTE MARÍTIMO ATÉ 2040.....	39
TRIBUNAL ALTERA ENTENDIMENTO SOBRE CONTRATAÇÃO DE TRABALHADOR EM PORTO.....	41
CHINA AVALIA INTERVIR NO MERCADO DE CARVÃO PARA CONTER ALTA DE PREÇOS.....	42
GANGUES GANHAM ATÉ US\$ 281 BILHÕES POR ANO COM CRIMES AMBIENTAIS.....	43
EXPORTAÇÃO DE SOJA DEVERÁ ALCANÇAR 3,4 MILHÕES DE TONELADAS EM OUTUBRO, DIZ ANEC	44
MINÉRIO DE FERRO CAI 0,2% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 124,04 POR TONELADA	45
PROBLEMAS NAS CADEIAS DE SUPRIMENTO DEVEM PERSISTIR POR “VÁRIOS MESES”, DIZ OMC	46
FORTE AVANÇO NA FIXAÇÃO DE PREÇOS DO AÇÚCAR PARA 2022/23	46
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	47
ECOSSISTEMAS DE NEGÓCIOS PORTUÁRIOS BRASILEIRO E SUAS CONCESSÕES	47



FOLHA DE SÃO PAULO - SP	49
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ACUMULA PEDIDO DE MINERADORAS PARA CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS	49
AGÊNCIA BRASIL - DF	49
GOVERNO ANUNCIA PLANO PARA REDUZIR EMISSÃO DE CARBONO NA AGROPECUÁRIA	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS	50
INVESTIMENTOS DE PAÍSES EM INFRAESTRUTURA REFORÇAM NECESSIDADE DE MELHORIAS PARA REGIÃO NORTE	50
AGENTES DEFENDEM EQUILÍBRIO E QUALIDADE DE PARTICIPANTES DE CAPS	51
CDRJ VISITA O CADIM PARA IMPLANTAÇÃO DE VTMIS NO PORTO DE ITAGUAÍ	53
PORTOS DO PARANÁ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA O PROJETO MOEGÃO	54
PORTOS DO PARANÁ INICIA A ETAPA DE REMOÇÃO DE ROCHAS DA PEDRA DA PALANGANA	54
MWM MOTORES EXPANDE PORTFÓLIO DE MOTORES MARÍTIMOS	55
IBERDROLA CONSTRUIRÁ PARQUE EÓLICO OFFSHORE GIGANTE NO MAR DO NORTE	56
SUBSEA 7 CONQUISTA 3 NOVOS CONTRATOS NO BRASIL	56
"PRECISAMOS OFERECER ÁREAS QUE ESTÃO PARADAS", DEFENDE TOKARSKI	57
PORTO DE VITÓRIA CONQUISTA SEU MELHOR TERCEIRO TRIMESTRE.....	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ESTUDOS SOBRE NOVA RODOVIA ENTRE O PLANALTO E O PORTO DE SANTOS SAEM EM 2022

Consórcios pediram a ampliação do prazo para apresentar análises de viabilidade do projeto

Por: Sandro Thadeu



Empreendimento estudado pelos consórcios vai facilitar o acesso rodoviário ao Porto de Santos Foto: Arquivo/AT

A Secretaria de Estado de Logística e Transportes acatou os pedidos apresentados pelos consórcios Benvenuto Modera Logit e Via Verde. E, assim, os estudos de viabilidade para a construção da nova rodovia para ligar o Planalto e o

Porto de Santos serão entregues até o final de janeiro do próximo ano.

Em julho, ambas foram selecionadas pela pasta, por meio da Manifestação de Interesse Público (MIP), para apresentar as propostas até o fim de novembro. No entanto, esse prazo foi ampliado devido à complexidade do empreendimento, batizado de “Linha Verde”.

O secretário estadual João Octaviano Machado Neto explicou nesta segunda-feira (19), à Reportagem, que as empresas já apresentaram o plano de trabalho e, agora, elas estão se dedicando aos projetos desse novo corredor multimodal, que conectará o Rodoanel à Margem Esquerda do complexo portuário e à Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

“Como queremos uma boa proposta, é importante que ambos consórcios tenham conforto para fazer o melhor possível. Por esse motivo, aceitamos o pedido de prorrogação de prazo até janeiro”, justificou.

O representante do governo paulista explicou que ainda não estão definidos o traçado e os custos dessa empreitada. Ao sair do papel, ela será uma alternativa ao Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) para o escoamento da produção nacional ao Porto de Santos.

Além disso, a nova ligação permitirá o acesso de caminhões mais rápido aos terminais portuários localizados em Guarujá e na Área Continental de Santos. “Colocamos também a possibilidade de ter uma ferrovia acoplada à rodovia, assim como ciclovia e dutovia. É um empreendimento bem complexo e com várias nuances. Esperamos ver boas soluções”, destacou Machado Neto.

Conforme o secretário, após a entrega das propostas, a equipe técnica da pasta irá analisá-las para decidir se apenas uma delas será aproveitada. Há ainda a opção de ser adotada uma mescla das duas sugestões.

O passo seguinte será a elaboração do edital e discussão com a sociedade da versão final do projeto. A iniciativa privada será a responsável por executar as obras.

A vencedora da concorrência explorará o novo acesso por, no mínimo, 30 anos. “Esse detalhamento ainda depende da modelagem e do projeto que iremos aprovar”, ponderou.

Inovações

A secretaria adiantou que essa nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista estará alinhada com as novas práticas de sustentabilidade ambiental, como o abastecimento para veículos elétricos.

Está prevista ainda a compensação de emissões de gás carbônico decorrentes da operação, iluminação com energia solar, sistema de monitoramento inteligente e integração com o Centro de Controle Operacional (CCO)

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/10/2021

VELEIRO CISNE BRANCO, DA MARINHA DO BRASIL, BATE EM PONTE PARA PEDESTRES NO EQUADOR; VÍDEO

Acidente aconteceu no Rio Guayas, em Guayaquil

Por: Redação



Ponte liga a cidade de Guayaquil à Ilha de Santay Foto: Reprodução

O veleiro Cisne Branco, da Marinha Brasileira, colidiu com a ponte de pedestres que liga a cidade de Guayaquil à Ilha de Santay, no Rio Guayas, no Equador, por volta das 13h30 desta segunda-feira (18).

Em vídeos que circulam nas redes sociais, outra embarcação aparece tentando rebocar o veleiro que havia sido arrastado pela correnteza ao tentar atravessar a área de tombamento. O veleiro tentou parar para evitar impacto contra a ponte, mas, como mostram as imagens, foi arrastado pela força da correnteza do rio e se chocou com a ponte. Nesse momento, o navio da Marinha do Brasil chegou a adernar.

Em nota divulgada nesta tarde, a Marinha do Equador detalhou que, devido ao acidente registrado com o navio e o rebocador que apoiou a manobra, protocolos de emergência foram acionados. Não houve feridos.

O veleiro esteve em Santos em setembro deste ano para o início das comemorações dos 200 anos da Independência do Brasil, que serão comemorados em 2022.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/10/2021

PETROBRAS NEGA RISCO DE DESABASTECIMENTO E CORTES EM PEDIDOS DE COMBUSTÍVEIS

Empresa disse que está maximizando a produção para evitar falta

Por: Estadão



Companhia operou seu parque de refino, no primeiro semestre de 2021, com um fator de utilização de 79% Foto: Stéferson Faria/Agência Petrobras

A Petrobras divulgou na noite desta segunda-feira (18), um esclarecimento de notícias sobre cortes no atendimento de pedidos de combustíveis, em que nega risco de desabastecimento e afirma estar maximizando

a produção.

Segundo a empresa, conforme divulgado no Relatório de Produção e Vendas do segundo trimestre, a companhia operou seu parque de refino, no primeiro semestre de 2021, com um fator de utilização (FUT) de 79%, em linha com a média de 2020 e superior ao registrado em 2019 (77%) e 2018 (76%), mesmo considerando as paradas programadas nas refinarias Reduc, Rpbcc, Regap, Rlam, Repar e Revap, que foram postergadas de 2020 para 2021 em função da pandemia. No acumulado de outubro de 2021, a companhia está operando com FUT de 90%.

"Vale ressaltar que nos últimos anos a Petrobras realizou investimentos em seu parque para aumentar a capacidade de processar economicamente o petróleo bruto brasileiro mais pesado, melhorar a qualidade do derivado para atender a normas regulamentares mais rígidas, modernizar as refinarias e reduzir o impacto ambiental de suas operações de refino", diz a estatal em comunicado ao mercado.

De acordo com a Petrobras, nos últimos anos, o mercado brasileiro de diesel foi abastecido tanto por sua produção, quanto por importações realizadas por distribuidoras, terceiros e pela companhia, que garantiram o atendimento integral da demanda doméstica.

"Para o mês de novembro, a Petrobras recebeu pedidos muito acima dos meses anteriores e de sua capacidade de produção. Apenas com muita antecedência, a Petrobras conseguiria se programar para atender essa demanda atípica", aponta a empresa.

O comunicado destaca que, na comparação com novembro de 2019, a demanda dos distribuidores por diesel aumentou 20% e a por gasolina, 10%, representando mais de 100% do mercado brasileiro.

"A Petrobras segue atendendo os contratos com as distribuidoras, de acordo com os termos, prazos vigentes e sua capacidade. Além disso, a companhia está maximizando sua produção e entregas, operando com elevada utilização de suas refinarias", conclui.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/10/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 7,5% DE JANEIRO A AGOSTO

Nos oito meses do ano, foram movimentados 809,8 milhões de toneladas



Movimentação portuária manteve o viés de alta: crescimento em todos os perfis de carga

O setor portuário movimentou 809,8 milhões de toneladas até agosto de 2021. Isso representa um crescimento de 7,5% em comparação com o mesmo período de 2020 (753,6 milhões de toneladas). Os dados são da Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ.

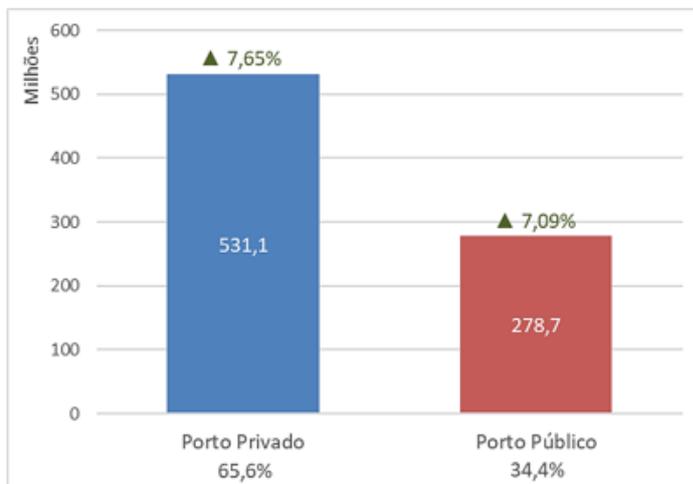
Em relação aos perfis de carga, o granel sólido (58,4% do total) apresentou um crescimento de 3,5% em comparação com o mesmo período do ano passado, atingindo uma movimentação de 472,8 milhões de toneladas. O granel líquido teve um total de 209,3 milhões de toneladas (25,9% do total) e apresentou até agosto de 2021 aumento de 12,2% em relação a jan-ago de 2020. Carga Geral Solta (4,9% do total) cresceu 15,4%, chegando a 39,7 milhões de toneladas.

Carga Containerizada

(10,9% do total)
Janeiro a Agosto
87,9 milhões de toneladas
Crescimento: 15,9%

Porto Organizado e Terminais Autorizados

(Milhões de Toneladas)



Entre as cargas que merecem destaque em 2021 (jan-ago), além dos contêineres, estão Petróleo e Derivados, que representaram 23,1% de toda a movimentação (187,1 milhões de toneladas), com crescimento de 11% em comparação com o mesmo período de 2020. Outros destaques foram: Adubos (Fertilizantes), com 23,9 milhões de toneladas, crescimento de 14,3%; Carvão Mineral teve movimentação de 16,8 milhões de toneladas, alta de 37,7%; e Ferro e Aço registraram 16,3 milhões de toneladas, com 29,8% de elevação.

Minério de Ferro foi a carga mais movimentada no período: 241,7 milhões de toneladas

Já as instalações com maiores crescimentos relativos foram (considerando as 20 principais):

- Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (Total: 11,8 mi t, 17º em mov.), +103,9%
- Terminal Aquaviário de Osório (Total: 9,9 mi t, 20º em mov), +57,7%
- Terminal Ilha Guaíba – TIG (Total: 17,6 mi t, 11º em mov), +31,1%
- Terminal Aquaviário da Ilha d'Água (Total: 14,2 mi t, 14º em mov), +30,1%
- Terminal Portuário do Pecém (Total: 13,4 mi t, 15º em mov), +29,6%
- Itaquí (Total: 21,6 mi t, 9º em mov), +29,0%
- Itaguaí (Total: 35,7 mi t, 5º em mov), +26,8%

Navegações

Entre as navegações, o longo curso, que representa 70,3% da movimentação, apresentou crescimento de 7,9% até agosto de 2021 em comparação com mesmo período de 2020. A cabotagem teve crescimento próximo de dois dígitos, alcançando 9,8% de elevação e, por fim, a navegação interior apresentou queda de 5,3% no período.

A cabotagem de contêineres cresceu 16,2% no período analisado, com 2,4 milhões de TEUs

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: 19/10/2021

DIÁRIO DO PORTO

DIÁRIO DO PORTO - RJ

CIA. DOCAS PROJETA INVESTIMENTOS NO PORTO DO RIO

Autoridade portuária irá investir para receber navios maiores, os Super Porta-Contêineres, e na instalação de moderno sistema de navegação



Cia Docas vai investir para receber navios maiores no Porto do Rio (Divulgação/Cia. Docas)

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária responsável pela administração dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, esteve presente no 40º Encontro Nacional de Comércio Exterior (ENAE). A empresa foi uma das principais patrocinadoras do evento e divulgou as

ações em andamento para a melhoria da infraestrutura portuária do porto do Rio, além de projetos para os outros portos administrados pela companhia.

No último dia do encontro, o diretor de Negócios e Sustentabilidade da CDRJ, Jean Paulo Castro e Silva participou do Painel 6: Logística no Comércio Exterior Brasileiro. Em sua fala, Jean Paulo destacou que a CDRJ está se preparando para receber navios maiores e que o Porto do Rio tem uma grande vantagem por possuir um calado natural profundo. Jean ressaltou ainda o crescimento dos portos administrados pela Companhia que, em 2020, movimentaram mais de 50 milhões de toneladas, o que representou um crescimento de mais de 30% esse ano.

Em sua apresentação, o diretor enfatizou que “com a recuperação da capacidade de investimento, a CDRJ já está investindo em licitação para obras de dragagem no Porto do Rio de Janeiro para receber navios de 366m” e que no Porto de Itaguaí já existe uma previsão para a dragagem do canal derivativo visando acabar com a espera para a entrada e saída de navios e reduzir o custo portuário.

Porto do Rio terá moderno sistema de navegação

Em relação ao investimento tecnológico, Jean abordou o ganho de eficiência com a implementação da sinalização náutica com o avanço na implantação do sistema VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) no Porto do Rio. No acesso terrestre, Castro destacou ainda o agendamento automatizado que dinamiza a entrada no porto e as melhorias nas vias férreas e rodoviárias.

O Painel, que teve como moderador o coordenador da Câmara de Logística Integrada da AEB – CLI, Jovelino Pires, contou com a presença de representantes do Ministério da Infraestrutura (Minfra), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), dos Correios e dos Portos Portugueses de Sines e Algarve.

Fonte: Diário do Porto - RJ

Data: 19/10/2021

COLAPSO NA MOBILIDADE URBANA É TEMA DE DEBATE NA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL

Crise causada pela pandemia é tema de seminário que terá palestrantes das principais empresas e entidades do transporte do Rio



Crise nos transportes é tema de debate na Associação Comercial (Aline Massuca/Supervia)

A Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) realizará nesta 3ª feira o Seminário “Colapso da Mobilidade Urbana: Causas, Efeitos e Soluções”. O evento reunirá representantes das principais empresas que atuam na cidade e entidades setoriais para discutir a maior crise da mobilidade urbana causada pela pandemia da Covid-19

O encontro será aberto pelo Presidente da ACRJ, José Antonio do Nascimento Brito; pelo Vice-Presidente dos Conselhos Empresariais da ACRJ, Alberto Blois; e pelos Presidentes do Conselho de Competitividade e Ambiente de Negócios, Irini Tsouroutsoglou, e do Conselho Empresarial de Logística e Transporte, Delmo Pinho, organizadores do evento. Também estarão presentes representantes do Governo do Estado do Rio de Janeiro e da Prefeitura do Rio.

A Diretora-Executiva da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), Roberta Marchesi, participa do segundo painel: “Propostas de Soluções para o Setor”.

Frente pela Mobilidade Urbana

O evento contará também com a participação dos palestrantes Armando Guerra, Presidente da Fetranspor; João Gouveia, Presidente da Rio Ônibus; Guilherme Ramalho, Presidente do MetrôRio; Antônio Sanches, Presidente da SuperVia; João Daniel Marques da Silva, Presidente da CCR Barcas CCR S.A; Eduardo Rebuszi, Presidente da Fetranscarga; Marcelo Feitoza, Diretor da SuperVia; Otávio Cunha, Presidente da NTU; Bruno Batista, Diretor da CNT. Elias Mubarak, Advogado, Sócio do Mubarak Advogados e Francisco Satiro, Advogado, Professor da USP

O evento será híbrido, com transmissão a partir das 9h pelo Canal ACRJ Divulga YouTube (acesse aqui) e presencial, com participação de, no máximo 50 pessoas, seguindo o protocolo sanitário definido por Decreto pela Prefeitura do Rio.

Fonte: Diário do Porto - RJ

Data: 19/10/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MELHOR 3º TRIMESTRE DA HISTÓRIA DO PORTO DE VITÓRIA

Informação: CODESA (19 de outubro de 2021)

Confirmando a tendência de crescimento que vem sendo registrado neste ano, o Porto de Vitória alcançou mais um marco positivo: o terceiro trimestre de 2021 foi o melhor da história em termos operacionais. Julho, agosto e setembro registraram, na somatória, 2.334,25 mil t de carga movimentada, com total de 203 atracações no período.

Dentre os destaques das naturezas de carga, granel sólido ficou na primeira posição com 1.190,437 t movimentadas. Foi seguido por carga containerizada e granel líquido, com 779,939 t e 260,066 t, respectivamente. Já as cargas mais movimentadas foram adubo e fertilizante, com 462.315 t e mármore e granito, com 426.109 t.

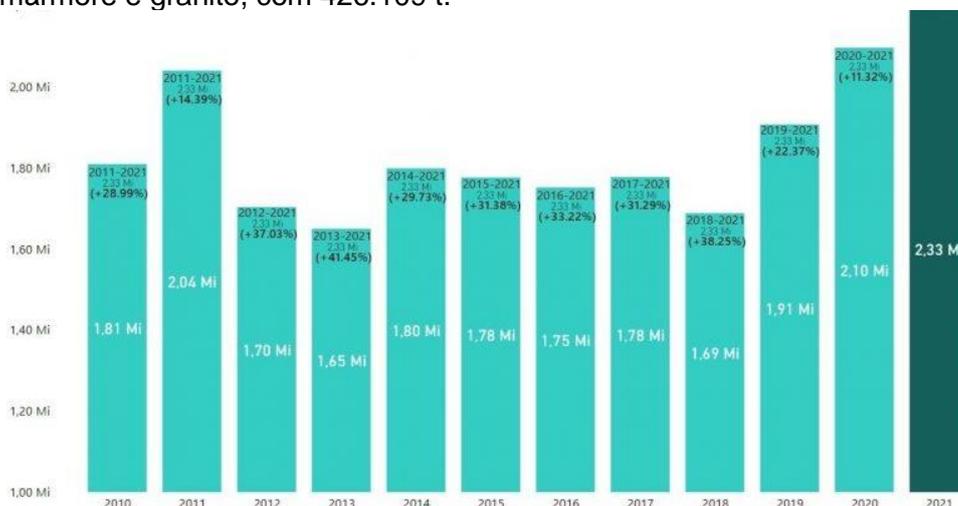


Imagem: CODESA

Antes de 2021, o melhor 3º trimestre da história do Porto de Vitória havia sido registrado no ano passado, quando o período alcançou 2.096,93 mil t movimentadas.

De acordo com a coordenadora de Marketing e Gestão de Negócios da CODESA, Raquel Guimarães, o 3º trimestre deve puxar os números de movimentação do ano para um novo recorde histórico. “Isso se deve, em grande parte, às cargas de granel sólido como fertilizantes e carvões diversos, e ao bom desempenho do TVV (Terminal de Vila Velha). Somado a isso, temos tido crescimento forte em praticamente todas as cargas operadas no porto, incluindo os granéis líquidos, veículos e carga geral”, sublinhou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/10/2021

GUARDA RECEBE TREINAMENTO PARA USAR DRONES NO PORTO DE PARANAGUÁ

Fonte: Informativo dos Portos (19 de outubro de 2021)



Foto: Divulgação Informativo dos Portos

A Portos do Paraná é a anfitriã de um treinamento de forças de segurança através de drones entre segunda-feira (18) e quarta-feira (20). O objetivo é capacitar integrantes da Polícias Federal, Militar e Civil, Guarda Municipal e da própria Unidade Administrativa de Segurança Portuária (UASP) ao uso do equipamento em rotinas

de vigilância ou mesmo em operações especiais. Ao todo, são 24 horas de aprendizagem teóricas e práticas com o aparato eletrônico.

“É um curso de capacitação de operador de drones para a Unidade Administrativa de Segurança Portuária (UASP) com outras unidades de segurança pública explorarem essa ferramenta e dentro das frentes de trabalhos das instituições fazer um bom uso desse equipamento, que vai complementar a vigilância e a segurança pública”, explica o comandante da UASP, Major Cezar Kamakawa.

De acordo com ele, o uso do drone permite ampliar a vigilância sobre os mais de cinco quilômetros de faixa portuária com uma visão ampla sobre todas as dependências e muitas com velocidade maior do que os deslocamentos pelo solo. “É um meio bastante importante e eficientes”, destaca.

O curso está sendo ministrado pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR) diretamente na sede da UASP/Guarda Portuária com representantes das demais forças de segurança. “É importante não só o curso para desenvolver o conhecimento dessa nova tecnologia e aplicar no Porto de Paranaguá, mas também o conagraçamento com as outras instituições”, aponta Kamakawa.

Com o treinamento realizado e a capacitação de dois guardas portuários no primeiro curso, a UASP irá abrir o processo para aquisição dos equipamentos próprios e pôr em prática o uso da nova tecnologia.

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

Data: 19/10/2021

EMAP INVESTE NA MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA ELÉTRICO DO PORTO DO ITAQUI

Informação: EMAP - Porto do Itaquí (19 de outubro de 2021)



Foto: EMAP – Porto do Itaquí

Na última semana o Porto do Itaquí recebeu o primeiro de três eletrocentros adquiridos pela EMAP com recursos próprios. O investimento, na ordem de R\$ 10 milhões, visa qualificar a recepção e distribuição de energia em todo o porto e assim garantir melhor qualidade e segurança para as operações e a ampliação das ações preventivas.

Segundo o presidente da EMAP, Ted Lago, o porto contará com três novas subestações localizadas na área operacional, onde atracam os navios.

“Esse aporte vem agregar tecnologia de última geração para a nossa infraestrutura portuária, apoiando o desenvolvimento atual e futuro do Porto do Itaquí, consolidado como um dos principais do país”, disse.

Também conhecidos como Power House, os eletrocentros são estruturas modulares e transportáveis que contém equipamentos necessários para uma melhor recepção e gerenciamento de energia em áreas industriais. São ideais para novos projetos ou adequação de plantas existentes, considerando suas excelentes características técnicas, custo-benefício e menor prazo de implantação.

Dentre as vantagens dessa aquisição está maior segurança operacional, uma vez que haverá menor risco de interrupções no fornecimento de energia para o Itaquí, redução nos custos de manutenção e maior qualidade da energia fornecida. Tudo isso traz um impacto positivo na produtividade das operações portuárias e oferece o suporte necessário a expansão das operações portuárias.

Essa iniciativa integra o plano de investimentos em infraestrutura do Porto do Itaquí, executado com recursos próprios da EMAP. Além da modernização das subestações, está em andamento a obra de recuperação estrutural dos berços, no valor de R\$ 33 milhões, e a pavimentação das vias internas de toda a poligonal, no valor de R\$ 27 milhões. Esses investimentos aumentam a confiança da iniciativa privada, que nos últimos anos investiu cerca de R\$ 2 bilhões em terminais e equipamentos operados no Itaquí.

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

Data: 19/10/2021

DP WORLD LIRQUÉN REALIZA DESEMBARQUE DE 5.329 VEÍCULOS, O MAIOR EFETUADO NO CHILE

Informação: Mundo Marítimo (19 de outubro de 2021)



As condições meteorológicas no porto de San Antonio mudaram o destino da operação – Foto: Mundo Marítimo

DP World Lirquén fez o maior desembarque de carros novos da história do porto na região de Biobío, sul do Chile. No total, 5.329 veículos foram baixados de uma transportadora de veículos Glovis.

Juan Alberto Arancibia, gerente geral da DP World Lirquén, disse que “recebemos quatro navios deste tipo, com um total de 15.000 carros. Este, o “Silver Ray”, é o maior desembarque de carros na região de

Biobío. E é o quarto em todo o país.”

O executivo garantiu que “está sendo realizada uma operação limpa, segura, com boa produtividade e que a verdade é que mostramos que somos uma alternativa confiável, eficiente e acreditamos que isso poderá se repetir no futuro”, acrescentou.

Por sua vez, o governador da região do Biobío, Rodrigo Díaz, sublinhou que “temos uma circunstância climática com navios em turnê em San Antonio que facilita a chegada de cargas na região, neste caso veículos, e o que temos para mostrar às pessoas que estão trazendo veículos para o país – uma quantidade significativa vem de Talca ao sul – que não tem lógica chegar a San Antonio, é preciso chegar à região do Biobío “

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

Data: 19/10/2021

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO BRASIL DEVE ESTAR PREPARADA PARA A DEMANDA NO PÓS-PANDEMIA

Informação: Jornal da USP (19 de outubro de 2021)



É preciso ter um preço final competitivo dos produtos, mas para isso leva-se em conta os custos e o tempo gasto durante o transporte – Foto: Fotos públicas/USP

Os investimentos em transportes podem chegar a R\$ 238 bilhões, de acordo com cálculos, com recursos privados até 2022. Claudio Barbieri, professor do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola

Politécnica (Poli) da Universidade de São Paulo, comenta sobre investimentos e infraestrutura de transportes no Brasil ao Jornal da USP no Ar 1º Edição.

De acordo com Barbieri, a participação da iniciativa privada é estratégica ao investir em projetos de transportes e logística para favorecimento próprio. “Para a Vale, por exemplo, ser competitiva no mercado internacional de minério de ferro, ela precisa ter uma logística muito eficiente, visto que a posição do Brasil em relação à Ásia é muito desfavorável. Isso faz com que a empresa faça investimento não porque vai ganhar dinheiro no transporte do minério, mas sim porque ela vai conseguir ser lucrativa e ter benefícios na comercialização”, exemplifica Barbieri, ao destacar os interesses da iniciativa privada no setor de transporte. Ele ainda lembra do custo e tempo do transporte de produtos agrícolas, por exemplo. “Se o custo for muito alto, diminui a atratividade do

produto brasileiro”, destaca. É preciso ter um preço final competitivo dos produtos, mas para isso leva-se em conta os custos e o tempo gasto durante o transporte.

“É importante tomar medidas para estimular alternativas mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental, como são o transporte ferroviário, hidroviário e marítimo”, comenta Barbieri, ao destacar a dependência do Brasil de sua malha rodoviária e os agravantes que o aumento da energia e dos combustíveis representam para o modal. Ele ainda complementa que já existem projetos de ampliação de modais alternativos ao rodoviário, como o ferroviário, mas “não saem do papel e faltam investimentos e recursos”, destaca. Segundo Barbieri, a infraestrutura de transporte do Brasil, mas não somente, deve estar preparada com a crescente demanda do setor nesse período pós-pandemia para evitar problemas logísticos. “Não adianta só fazer obras novas, mas sim conservar a estrutura existente e manter a manutenção constante, por exemplo, de asfaltos de rodovias”, finaliza.

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

Data: 19/10/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PRODUTORES COMPRAM INSUMOS AGRÍCOLAS COM ANTECEDÊNCIA, DIZ BAYER

Por P.J. Huffstutter e Zuzanna Szymanska

CHICAGO/BERLIM (Reuters) – Agricultores dos Estados Unidos estão comprando sementes e produtos químicos que precisam mais cedo do que o normal, em uma tentativa de garantir oferta para a próxima primavera, em meio a problemas de cadeia de oferta de todo o setor, disse nesta terça-feira um alto executivo da empresa agrícola e farmacêutica Bayer AG.

A Bayer também estima que seus preços médios de sementes vão subir cerca de 5% em 2022, disse Liam Condon, presidente da unidade agrícola da Bayer, à Reuters nesta terça-feira.

“O que estamos vendo é uma carteira de pedidos bastante robusta”, disse Condon. “Como isso é extenso, ainda é muito cedo para determinar do nosso ponto de vista. Mas é claramente perceptível.”

Os produtores americanos estão se preparando para um aumento no valor de custo para produzir suas safras de milho e soja no próximo ano, em meio a preços crescentes de fertilizantes, produtos químicos e sementes, devido a questões trabalhistas, exportações e demanda crescente.

A Bayer não vê nenhum impacto em sua orientação anual de mudanças nos hábitos de plantio dos clientes ou uma paralisação de cinco semanas em sua principal unidade de produção de herbicida de glifosato na Louisiana após o furacão Ida, disse o grupo de ciências biológicas alemão nesta terça-feira.

A Bayer teve que fechar a fábrica da Louisiana depois que o furacão atingiu a Costa do Golfo no final de agosto, complicando ainda mais os problemas logísticos e da cadeia de oferta, que já haviam afetado os fornecimentos globais de fertilizantes e produtos químicos.

Os preços no mercado de fertilizantes, que também foi prejudicado pelo aumento dos custos de energia na Europa e na China, agora estão subindo para os níveis observados durante a crise financeira global.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 19/10/2021

CUSTO COM TÉRMICAS VAI PESAR MAIS NAS CONTAS

A crise elétrica, provocada pela queda no nível dos reservatórios das hidrelétricas, deve continuar pressionando a conta de luz em 2022, mesmo com a melhora do cenário de chuvas. A bandeira tarifária, que hoje está em R\$ 14,20 a cada 100 quilowatt hora (kWh), não tem sido suficiente para bancar os custos das térmicas. Segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), o déficit alcançou R\$ 8,06 bilhões em agosto.

No ritmo dos últimos três meses, esse descompasso entre arrecadação e despesas pode dobrar e superar R\$ 16 bilhões em dezembro, o que inviabiliza a promessa do presidente Jair Bolsonaro de reduzir a bandeira tarifária.

Uma alternativa seria conseguir um empréstimo no mercado para diluir esse repasse ao consumidor ao longo de um período, diz o pesquisador sênior do Grupo de Estudos do Setor Elétrico da UFRJ, Roberto Brandão. Na avaliação dele, este não é o momento para reduzir o valor da bandeira tarifária.

A origem do rombo

O aumento do déficit foi provocado, sobretudo, pela alta global dos combustíveis usados pelas térmicas – gás natural ou diesel. O aumento afetou o custo variável das usinas, que estão operando a plena carga para preservar os reservatórios. Na quinta-feira passada, por exemplo, as térmicas (exceto a nuclear) produziram quase 30% de toda energia usada no mercado nacional. O preço de algumas delas está na casa de R\$ 2,2 mil o Mwh.

Num primeiro momento, são as distribuidoras que arcam com esse custo elevado. Elas compram a energia do mercado, pagam e depois cobram do consumidor por meio da bandeira tarifária na conta de luz. Como essa arrecadação é inferior ao custo total da geração térmica, as empresas ficam com um crédito a receber. Mas um volume muito elevado pode comprometer o caixa e a saúde financeira das companhias.

“Estamos conversando com o governo para encontrarmos uma solução para o problema. Eles estão debruçados sobre o assunto”, diz o presidente da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (Abradee), Marcos Madureira.

Apesar de elevado, o valor definido para a bandeira vermelha ficou aquém do custo que está sendo bancado. Segundo uma fonte do setor, que prefere não se identificar, quando o governo bateu o martelo nos R\$ 14,20 para a bandeira de escassez hídrica, o valor inicial foi de R\$ 24.

Além da bandeira tarifária ainda em vigor, o preço da energia elétrica já vem de uma forte escalada nos últimos anos. Na média, a tarifa para o consumidor residencial subiu 84% de 2010 para cá, de R\$ 330,70 o MWh para R\$ 608,80, segundo dados da Aneel.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 19/10/2021

GOVERNO CANCELA ANÚNCIO DE PROGRAMA AUXÍLIO BRASIL PREVISTO PARA ESTA TERÇA

Por Lisandra Paraguassu



Presidente Jair Bolsonaro

BRASÍLIA (Reuters) – O governo cancelou o anúncio do programa Auxílio Brasil marcado para esta tarde, segundo informou a assessoria do Ministério da Cidadania, em meio a uma forte reação negativa do mercado à decisão de colocar parte do pagamento do benefício que vai substituir o Bolsa Família fora do teto de gastos.

Uma fonte a par das negociações, entretanto, disse à Reuters que não se conseguiu fechar o formato do benefício, o que levou ao adiamento do anúncio. Essa fonte relatou que o valor de 400 reais para o Auxílio Brasil foi uma imposição do presidente Jair Bolsonaro.

Em comunicação enviada a ministros e vista pela Reuters, o presidente fez o convite para a “Cerimônia de Lançamento do Auxílio Brasil” às 17h, no terceiro andar do Palácio do Planalto – onde fica o gabinete presidencial. A comunicação da cerimônia foi enviada ainda na segunda-feira.

Convidados estavam chegando ao Palácio do Planalto e acabaram sendo informados pela equipe de apoio que a cerimônia não iria mais ocorrer.

Uma outra fonte, com conhecimento do programa, explicou que o valor pago às famílias será composto em parte pelo orçamento do Bolsa Família e em parte por um auxílio temporário que, por não ser estruturado como despesa continuada, não precisará de definição de fonte de receita.

Segundo essa fonte, o Bolsa Família será rebatizado de Auxílio Brasil, como planejava o governo, e manterá seu orçamento de 34,7 bilhões de reais previsto para o ano que vem. Mas, para robustecer o valor pago aos beneficiários, um auxílio temporário será criado, ao custo de cerca de 50 bilhões de reais. Parte do auxílio será pago dentro do teto de gastos e parte fora.

Ainda na noite de segunda-feira, se encaminhava para uma fórmula semelhante, mas com um valor total de 300 reais por família.

A informação de que o governo planeja furar o teto de gastos aguçou o mau humor do mercado financeiro.

(Reportagem adicional de Ricardo Brito)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 19/10/2021

MOVIMENTO DO COMÉRCIO CAI 0,6% EM SETEMBRO ANTE AGOSTO, AFIRMA BOA VISTA

O desempenho das vendas no varejo brasileiro caiu 0,6% na comparação entre setembro e agosto, segundo o indicador antecedente da Boa Vista. O número recuou 4,7% em relação ao ano anterior e encerrou o 3º trimestre de 2021 em queda de 0,2% no comparativo com 2020. Para o ano, a expectativa desacelerou de 1,9% para 1,0%, e, na variação acumulada em 12 meses, o índice apontou baixa de 0,6%.

Segundo a associação, o resultado era esperado, pois a queda no confronto interanual já era anunciada. “Mantida a base de comparação, o índice vinha perdendo o fôlego nos meses anteriores. No mês de setembro, o varejo se deparou com um consumidor menos confiante em meio a um cenário de maior inflação e taxa de juros”, afirmou a Boa Vista, em nota.

A entidade ainda afirma que a melhora nos números do mercado de trabalho foram superficiais e que o setor de serviços continua avançando de forma tímida. Ainda em nota, ressalta que espera uma desaceleração no varejo nos próximos meses, o que pode comprometer os resultados de 2022.

O indicador Movimento do Comércio é elaborado a partir da quantidade de consultas à base de dados da Boa Vista por empresas do setor varejista.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 19/10/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

LIRA DIZ QUE ALTERNATIVA DO GOVERNO PARA AUXÍLIO LEVA EM CONTA DEMORA DO SENADO EM VOTAR IR

Por Reuters



Lira não poupou críticas e chegou a afirmar que o Senado não quer debater e taxar “quem ganha muito e não paga nada” (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta terça-feira que o governo “deve estar trabalhando” alternativas para financiar o novo programa social caso o Senado não vote projeto que modifica regras do Imposto de Renda.

Já votada pela Câmara, a proposta do IR é encarada como fonte para o novo programa social a substituir o Bolsa Família.

O projeto que muda a tributação, no entanto, enfrenta resistência no Senado, e não deve ter tramitação acelerada na Casa, a exemplo do caminho percorrido entre deputados.

Lira não poupou críticas e chegou a afirmar que o Senado não quer debater e taxar “quem ganha muito e não paga nada”.

Além do projeto do IR como custeio para o programa social, o Executivo conta com Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios para abrir espaço fiscal.

A PEC, que seria analisada por uma comissão especial da Câmara nesta tarde, entretanto, teve sua votação adiada para a quarta-feira, sob a justificativa de o relator, deputado Hugo Motta (Republicanos-PB), fazer ajustes ao texto.

Isso no mesmo dia em que o governo cancelou o anúncio do programa Auxílio Brasil marcado inicialmente para a tarde desta terça, em meio a uma forte reação negativa do mercado à decisão de deixar parte do pagamento do benefício fora do teto de gastos.

Fonte: MoneyTimes

Data: 19/10/2021

PREÇOS DO PETRÓLEO PERMANECEM PERTO DE MÁXIMAS DE DIVERSOS ANOS COM CRISE DA ENERGIA

Por Reuters

Os contratos futuros do petróleo subiram nesta terça-feira e ficaram perto de máximos de vários anos, já que a crise no fornecimento de energia continua em todo o mundo, enquanto a queda das temperaturas na China reacendeu as preocupações se o maior consumidor de energia do mundo pode atender a demanda doméstica.

O petróleo Brent avançou 0,75 dólar, para fechar em 85,08 dólares o barril. Os futuros do petróleo dos EUA (WTI) subiram 0,52 dólar para fechar em 82,96 dólares o barril.

Os preços subiram nos últimos dois meses. Desde o início de setembro, o Brent avançou cerca de 19%, enquanto o WTI ganhou cerca de 21%.

“Os balanços de oferta e demanda mostram que o mercado está passando por um déficit de oferta, o que está... elevando os preços”, disse Louise Dickson, analista sênior de mercados de petróleo da Rystad Energy.

“Espera-se que este aperto do mercado se estenda por quase todo o ano de 2022, e a demanda de petróleo só alcançará a oferta no quarto trimestre do próximo ano.”

Com as temperaturas caindo com a aproximação do inverno no hemisfério norte e a demanda de aquecimento aumentando, os preços do petróleo, carvão e gás natural devem permanecer elevados, disseram traders e analistas.

No Brasil, a Petrobras confirmou que não conseguirá atender à “demanda atípica” das distribuidoras de combustíveis em novembro, que ultrapassou sua capacidade de produção, o que aumenta receios de escassez de abastecimento no país.

Fonte: MoneyTimes

Data: 19/10/2021

INVESTIMENTO PREVISTO COM NOVAS FERROVIAS PRIVADAS CHEGA A R\$ 83,7 BI



O projeto, a ser desenvolvido em três etapas, prevê investimento de R\$ 1,2 bilhão e extensão total da linha férrea de 120 quilômetros (Imagem: Pixabay)

A previsão de investimentos com novas ferrovias idealizadas pelo regime de autorização chegou a R\$ 83,7 bilhões.

O número foi alcançado a partir dos pedidos de duas mineradoras interessadas em construir ferrovias privadas para facilitar a distribuição de suas produções, representando os 20º e 21º requerimentos ao Ministério da Infraestrutura.

De acordo com a pasta, os projetos envolvem 5.640,5 quilômetros de novos trilhos.

A Morro do Pilar Minerais S.A. foi uma das empresas a requerer ao ministério autorização para erguer uma nova ferrovia.

O traçado planejado tem 100 quilômetros de extensão e R\$ 1 bilhão de investimento previsto, entre os municípios de Colatina e Linhares (ES).

O objetivo é transportar 25 milhões de toneladas por ano de carga de minério de ferro (granéis sólidos).

O outro pedido foi apresentado pela Brazil Iron Mineração Ltda, que quer construir e operar uma estrada de ferro e um terminal ferroviário.

O projeto, a ser desenvolvido em três etapas, prevê investimento de R\$ 1,2 bilhão e extensão total da linha férrea de 120 quilômetros.

Inicialmente, a empresa se propõe a executar o segmento de 70 quilômetros, entre o município de Abaíra (BA), local do terminal ferroviário planejado, a Brumado (BA).

O trecho conectaria a mina Mocó, em Piatã (BA), e outros “direitos minerários” que a empresa detém no Estado, ao entroncamento com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) próximo a Brumado, informou o ministério.



Já a segunda etapa envolve o carregamento na região da mina, com acesso às áreas de estocagem de minério e suas estações de carregamento, em percurso estimado em 50 quilômetros.

O projeto da Brazil Iron ainda inclui estudos técnicos em andamento para que a empresa amplie os trilhos e conecte suas minas também à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

O novo modelo de criação de ferrovias foi autorizado por meio de Medida Provisória editada em agosto. Nele, não há necessidade de processo concorrencial para uma empresa operar trilhos. No modelo que vigorou nas últimas décadas – e continua disponível –, a administração de ferrovias pelo setor privado precisa obrigatoriamente passar por uma licitação, que resulta na concessão do serviço.

O regime escolhido depende do modelo de negócio. Nas ferrovias privadas (autorizadas), o traçado é pensado para atender interesses econômicos da empresa responsável pelo projeto.

Discutido no Senado desde 2018, o regime de autorização de ferrovias foi aprovado pelo Senado no início do mês. Em razão da demora na tramitação, antes desse aval dos senadores, o governo decidiu editar a MP para liberar imediatamente o modelo.

Os senadores, no entanto, reagiram mal à publicação de uma medida com o conteúdo quase idêntico ao do PL e aceleraram os trâmites do projeto de lei, que agora foi encaminhado para avaliação da Câmara dos Deputados.

Pelo acordo, o Congresso vai votar a proposta legislativa e deixar a MP caducar, ou seja, vencer, valendo apenas por 120 dias – prazo que uma medida provisória tem para ser votada pelas duas Casas do Legislativo.

O que valerá, ao fim, será o projeto que precisa ser aprovado pelo Senado e pela Câmara.

Confira a relação de todos os requerimentos apresentados até aqui, de acordo com o ministério:

- *Petrocity: São Mateus/ES – Ipatinga/MG: 420 km de extensão;
- *VLI: Lucas do Rio Verde/MT – Água Boa/MT: 557 km de extensão;
- *VLI: Uberlândia/MG – Chaveslândia/MG: 235 km de extensão;
- *VLI: Porto Franco – Balsas/MA: 245 km de extensão;
- *VLI: Cubatão/SP-Santos/SP: 8 km de extensão;
- *Ferroeste: Maracaju/MS – Dourados/MS: 76 km de extensão;
- *Ferroeste: Guarapuava/PR – Paranaguá/PR: 405 km de extensão;
- *Ferroeste: Cascavel/PR – Foz do Iguaçu/PR: 166 km de extensão;
- *Ferroeste: Cascavel/PR a Chapecó /SC: 286 km de extensão;
- *Grão Pará: Alcântara/MA – Açailândia/MA: 520 km de extensão;
- *Planalto Piauí Participações: Suape/PE – Curral Novo/PI: 717 km de extensão;
- *Fazenda Campo Grande: Santo André/SP: 7 km de extensão;
- *Macro Desenvolvimento Ltda.: Presidente Kennedy/ES – Conceição do Mato Dentro/MG -Sete Lagoas/MG: 610 km de extensão;
- *Petrocity: Barra de São Francisco/ES – Brasília (DF): 1.108 km de extensão;
- *Rumo: Santos – Cubatão – Guarujá/SP – 37 km;
- *Rumo: Água Boa – Lucas do Rio Verde/MT: 557 km de extensão;
- *Rumo: Uberlândia/MG – Chaveslândia/MG: 235 km de extensão;
- *Bracell: Lençóis Paulistas (SP): 4 km de extensão;
- *Bracell: Lençóis Paulistas-Pederneiras (SP): 19,5 km de extensão;
- *Morro do Pilar Minerais S.A: Coletina – Linhares (ES): 100 km de extensão;
- *Brazil Iron Mineração Ltda: Abaíra – Brumado/BA – Fiol – FCA: 120 km de extensão.

Fonte: MoneyTimes

Data: 19/10/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS NÃO GARANTE DEMANDA ATÍPICA DAS DISTRIBUIDORAS PARA NOVEMBRO

Por epbr - 19 de outubro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

Atualizado às 14h50 para corrigir a informação de que foi a BRASILCOM que emitiu nota na semana passada que informava os cortes no fornecimento de combustíveis.

em jogo

Em comunicado ao mercado, a Petrobras informou que está operando suas refinarias com um fator de utilização (FUT) de 90% no acumulado de outubro. A companhia ressaltou que o FUT de seu parque de refino no 1º semestre de 2021 foi de 79%, “em linha com a média de 2020 e superior ao registrado em 2019 (77%) e 2018 (76%)”.

— Apesar disso, o comunicado da Petrobras deixa dúvidas sobre a garantia de abastecimento, por causa de uma demanda atípica: “para o mês de novembro, a Petrobras recebeu pedidos muito acima dos meses anteriores e de sua capacidade de produção. Apenas com muita antecedência, a Petrobras conseguiria se programar para atender essa demanda atípica”.

— O comunicado da petroleira foi motivado por denúncias de distribuidoras e caminhoneiros de que a Petrobras estaria cortando de forma unilateral pedidos de gasolina e óleo diesel feito pelas companhias de distribuição para novembro. Acendeu o alerta sobre um possível desabastecimento do mercado a partir do próximo mês.

— A Associação das Distribuidoras de Combustíveis (BRASILCOM) emitiu nota na semana passada que informava os cortes. A situação foi reforçada por representantes de entidades de caminhoneiros, que alertaram seus associados para um possível desabastecimento de diesel por causa de cortes que a Petrobras estaria promovendo no fornecimento às distribuidoras.

— Comunicado encaminhado no sábado (16/10) pela Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Autônomos (Abrava) informa que a redução da oferta nos postos fará os autônomos sofrerem bastante já que, diferente de empresas ou frotas, não têm bombas para manter seu abastecimento, diz o colunista Chico Alves, do UOL.

— A Petrobras justifica a dificuldade explicando que “na comparação com novembro de 2019, a demanda dos distribuidores por diesel aumentou 20% e a por gasolina 10%, representando mais de 100% do mercado brasileiro. A Petrobras segue atendendo os contratos com as distribuidoras, de acordo com os termos, prazos vigentes e sua capacidade. Além disso, a Companhia está maximizando sua produção e entregas, operando com elevada utilização de suas refinarias”, diz o texto.

— A petroleira vem sendo alvo de pesadas críticas de deputados federais e senadores por sua política de reajustes, baseada no Preço de Paridade de Importação (PPI). O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), criticou a falta de investimento energético por parte da empresa.

— Segundo Lira, a estatal é predominantemente pública e, por essa razão, é importante rever sua política de investimento energético. Para Lira, a Petrobras não pode apenas distribuir recursos para os acionistas. Agência Câmara

— A redução do preço do diesel continua sendo o principal ponto da pauta de reivindicações dos caminhoneiros. Reunidos no fim de semana, os caminhoneiros prometem iniciar uma greve a partir de 1º de novembro, caso não haja solução para os constantes reajustes do produto – que o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, já disse que continuarão a ocorrer.

— Em entrevista ao Estadão, o ex-presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco – demitido da empresa em abril pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido) após seguidas críticas pelos aumentos dos preços dos combustíveis – disse que Bolsonaro se acha “o dono da empresa”.

— “No caso da Petrobras, o Estado brasileiro detém cerca de 37% do capital. A iniciativa privada, milhares e milhares de investidores privados, detém 63%. Mas o governo se acha o dono da Petrobras, o presidente da República diz que ele é o dono da empresa e quer proceder como tal, desobedecendo regras e regulações.”

— Castello Branco disse que foi alvo de “mentiras absurdas” e “ataques das milícias digitais” por se recusar a atender a pedidos sobre preços de combustíveis, uma demanda dos caminhoneiros. E que também se desgastou ao não atender a pedidos relacionados a publicidade e nomeações.

CBIOS na venda direta de etanol Termina hoje (19/10) a consulta pública 18/2021 da ANP que revisa os procedimentos para geração de lastro para emissão primária de Créditos de Descarbonização (CBIOS), em decorrência da venda direta de etanol hidratado para postos de combustíveis e transportador-revendedor-retalhista (TRR), estabelecida pelas Medidas Provisórias nº 1.063/2021 e nº 1.069/2021.

— A Resolução nº 802/2019 estabelece que as operações de comercialização de etanol geradoras de lastro para emissão de CBIOS são aquelas realizadas, em especial, entre os produtores e importadores de biocombustíveis e as distribuidoras. Como as MPs nº 1.063/2021 e 1069/2021 permitiram que os produtores comercializem etanol diretamente com postos e TRR, tornou-se necessário alterar a resolução, para que essas operações também possam gerar lastro para emissão de CBIO.

— No RenovaBio, os CBIOS são gerados pelos produtores e importadores de biocombustíveis e comercializados em bolsa, onde podem ser adquiridos pelas distribuidoras (partes obrigadas) ou por quaisquer pessoas físicas ou jurídicas interessadas em mitigar suas emissões (partes não obrigadas).

Vale-gás no Senado O Senado deve votar nesta terça (19/10) o projeto de lei que prevê subsídios para a compra de gás de cozinha para famílias de baixa renda. Se aprovada, a proposta segue para a Câmara dos Deputados.

— O projeto cria o programa “Gás para os Brasileiros”, que poderá financiar até 100% do preço médio do botijão a cada dois meses para cerca de 11 milhões de famílias.

— As famílias beneficiadas serão aquelas inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico), com renda mensal per capita menor ou igual a meio salário mínimo ou que recebam o Benefício de Prestação Continuada (BPC).

— O autor da proposta é o senador Eduardo Braga (MDB-AM). O relator é o senador Marcelo Castro (MDB-PI). O PL iria ao plenário do Senado em setembro, mas foi retirado da pauta a pedido de Braga. CNN Brasil, com Agência Senado

PLSVs da Subsea 7 A Subsea 7 anunciou nesta terça (18/10) acordo com a Petrobras para novos contratos de longo prazo com taxas diárias para os navios de apoio a dutos (PLSV) Seven Waves, Seven Rio e Seven Sun. Os valores estão entre US\$ 500 milhões e US\$ 750 milhões.

— Cada contrato compreende um período firme de três anos e uma opção subsequente de um ano. O Seven Waves iniciará o novo contrato no 1º trimestre de 2022; o Seven Rio, no trimestre seguinte; e o Seven Sun, no 3º trimestre do próximo ano.

— O período restante dos contratos atuais do Seven Waves e Seven Rio com a Petrobras serão transferidos para o Seven Seas, que chega ao Brasil em 2022. Antes de iniciar os novos contratos, cada navio passará por menores modificações que exigem uma curta permanência no estaleiro e despesas de capital modestas.

— “Valorizamos nosso relacionamento de longa data com a Petrobras e esses novos contratos refletem bem em nosso histórico de entrega de atividades de PLSV bem-sucedidas no Brasil, atingindo altos padrões de segurança e um forte desempenho operacional”, disse Daniel Hiller, vice-presidente da Subsea 7 no Brasil.

Com a conclusão da manutenção planejada da UPGN-III de Guamaré, no Rio Grande do Norte, a Potiguar E&P, subsidiária da PetroReconcavo, restabeleceu a entrega de gás natural para a Petrobras no dia 16 de outubro.

— A Potiguar E&P venceu a chamada pública para fornecimento de gás natural realizada pela Potigás, distribuidora de gás que atende ao Rio Grande do Norte. A empresa arrematou contrato de dois anos para entrega de 236 mil m³/dia de gás natural a partir de janeiro de 2022.

— Foi a primeira chamada pública realizada por uma distribuidora sem a participação da Petrobras.

Os contratos futuros do petróleo fecharam sem direção única nessa segunda (18/10), com a referência dos EUA estendendo os ganhos recentes e fechando em nova máxima de sete anos, enquanto a referência global, o Brent, cedeu terreno.

— O Brent para dezembro fechou em queda de 0,62%, a US\$ 84,33 por barril, enquanto o WTI para novembro avançou 0,19%, a US\$ 82,44 por barril.

— Os preços da commodity têm sido impulsionados nas últimas semanas pelo descompasso entre a retomada da oferta e a disparada da demanda, em meio a uma recuperação econômica global que tem se mostrado bastante rápida.

— Ontem, porém, dados de produção industrial na China e nos EUA indicaram desaceleração, puxando os preços para baixo, mas se mostrando insuficientes para compensar o otimismo em relação ao retorno das viagens e do consumo de combustíveis em países como os EUA. Valor

Privatização da Eletrobras na pauta do CPPI O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) realizará nesta terça (19/10) reunião para tratar, dentre outros assuntos, de deliberações sobre o processo de desestatização da Eletrobras, informou a companhia.

— Sem dar mais detalhes, a Eletrobras disse que foi comunicada sobre a reunião por meio de um ofício assinado pela secretária especial do programa do Ministério da Economia, Martha Seillier. Reuters

Recuperação de reservatórios O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) editou decreto que regulamenta a obrigação de revitalização das bacias hidrográficas do Rio São Francisco e do Rio Parnaíba e daquelas localizadas na área de influência dos reservatórios das usinas hidrelétricas de Furnas. A medida está prevista na lei de privatização da Eletrobras, sancionada em julho.

— De acordo com a lei, as empresas que vencerem o leilão deverão aportar R\$ 350 milhões por ano em projetos de revitalização dos recursos hídricos das bacias do Rio São Francisco e do Rio Parnaíba e outros R\$ 230 milhões anuais em projetos de revitalização dos recursos hídricos das bacias hidrográficas na área de influência dos reservatórios das usinas hidrelétricas de Furnas. Agência Brasil

CCUS O East Coast Cluster (ECC) foi nomeado um dos primeiros clusters de captura, uso e armazenamento de carbono (CCUS) do Reino Unido pelo Departamento de Negócios, Energia e Estratégia Industrial (BEIS). O ECC foi nomeado como um cluster "Track-1", colocando-o em curso para implantação em meados da década de 2020.

— O projeto é liderado pela Northern Endurance Partnership – uma colaboração entre bp, Eni, Equinor, National Grid, Shell e Total, com a bp como operadora – com participação da Net Zero Teesside e a Zero Carbon Humber, e visa remover quase 50% de todas as emissões de CO2 do cluster industrial do Reino Unido. Um passo importante para alcançar a ambição de liderança mundial do Reino Unido de estabelecer o primeiro cluster industrial de carbono 'líquido zero' no Reino Unido até 2040.

— O ECC também representa um impulso significativo para os centros industriais de Teesside e Humber. Ao implantar o CCUS em Humber e Teesside, o projeto visa criar e apoiar uma média de 25.000 empregos por ano entre 2023 e 2050.

Vale busca redução de emissões A Vale assinou um Memorando de Entendimento com a Jiangsu Shagang Group Co. para buscar oportunidades para desenvolver soluções para a siderurgia focadas na redução das emissões de CO2.

— A Vale e a Jiangsu Shagang pretendem desenvolver estudos de viabilidade econômica para (a) a utilização de produtos de menor impacto de carbono no processo de fabricação do aço, como produtos de minério de ferro de alta qualidade; e (b) cooperação em plantas Tecored.

— A iniciativa contribui para alcançar o compromisso da Vale de reduzir 15% das emissões líquidas de Escopo 3 até 2035. Além disso, busca reduzir suas emissões absolutas de Escopo 1 e 2 em 33% até 2030 e alcançar neutralidade até 2050, em linha com o Acordo de Paris, liderando o caminho em direção à mineração de baixo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/10/2021

OIT ESTUDA POLÍTICAS PARA TRANSIÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO DA ENERGIA RENOVÁVEL

Por epbr - 19 de outubro de 2021 - Em Carreiras, Transição energética



Transição justa: IRENA e OIT assinaram acordo de cooperação para promover empregos decentes para mulheres e homens no setor de energia - Foto: Divulgação IRENA

A Agência Internacional de Energia Renovável (IRENA, em inglês) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT) assinaram na segunda (18) um acordo de cooperação para promover empregos decentes para mulheres e homens em uma transição energética que não deixe ninguém para trás.

“A rápida implantação de energia renovável é indispensável para a busca dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Fazer essa transição propicia à criação de trabalho decente, com mais e melhores empregos, ao mesmo tempo em que garante uma transição justa para todos, é essencial”, disse o diretor-geral da OIT, Guy Ryder.

A força de trabalho do futuro encontrará muitos desafios. As organizações defendem políticas globais para apoiar educação, a atualização de habilidades e o retreinamento, reconhecendo as necessidades e prioridades das mulheres, jovens, povos indígenas e grupos marginalizados.

A cooperação pretende desenvolver estudos e recomendações que apoiem governos e políticas para impulsionar o crescimento econômico inclusivo e sustentável.

Incluirá, entre outras, pesquisas e iniciativas conjuntas, capacitação, atividades de treinamento, divulgação e comunicações.

“Um progresso que não é justo ou inclusivo não é sustentável. Alcançar uma economia verde não pode ocorrer sem criar oportunidades para todos, garantindo que todos os grupos da sociedade tenham acesso a empregos decentes e bem remunerados”, afirma Francesco La Camera, diretor-geral da IRENA.

Ele afirma que a significativa expansão das renováveis observada nos últimos anos tem aumentado também o número de trabalhadores empregados no setor em todo o mundo, mas essa expansão é desigual entre as geografias e comunidades.

As organizações já colaboram em uma série de iniciativas conjuntas, como a Plataforma de Energia e Emprego Sustentável (SEJP), a Transição Justa da OIT e as Iniciativas de Trabalho Verde com base nas Diretrizes Tripartidas da OIT para uma Transição Justa Rumo a Economias Ambientalmente Sustentáveis e Societies for All, além da IRENA's Collaborative Framework on Just and Inclusive Energy Transition.

Novos empregos, velhos padrões

Cerca de 80% dos novos empregos na economia de baixo carbono na América Latina e Caribe serão em setores dominados por homens, mostra um estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

De acordo com o documento, o preconceito de gênero se reflete na alta proporção de homens empregados no agro (onde está o maior potencial para descarbonização na AL) – em 2018, dos mais de 39 milhões de trabalhadores empregados neste setor, apenas 22% eram mulheres.

No cenário de transição para economia de baixo carbono previsto pelo BID – e levando em conta os perfis de trabalho vigentes –, as vagas tipicamente masculinas ganharão 18,5 milhões de posições, e perderão 6 milhões até 2030. Ocupações que empregam mais mulheres terão um ganho de 4 milhões de vagas e uma perda de 1,5 milhão.

No mundo e no setor energético, o padrão se repete.

As mulheres representam apenas 21% da força de trabalho da energia eólica, em comparação com 32% nas energias renováveis em geral e 22% nas indústrias de energia tradicionais, como petróleo e gás.

Além disso, no segmento energias renováveis, a participação das mulheres em áreas de ciência, tecnologia, engenharia e matemática é muito menor do que em áreas administrativas, aponta a Agência Internacional de Energia Renovável (IRENA).

O estudo Wind energy: A gender perspective, da IRENA, mostra que as percepções dos papéis de gênero e das normas sociais e culturais formam uma grande barreira à igualdade de gênero.

“As disparidades no local de trabalho refletem caminhos educacionais e redes de recrutamento que permanecem fortemente orientadas para os homens”, diz a agência.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/10/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

TEREZA CRISTINA DEVE IR ATÉ PEQUIM NEGOCIAR RETOMADA DE EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA PARA CHINA

Apesar de organismo internacional garantir que casos atípicos de vaca louca no Brasil não oferecem riscos à saúde, país asiático mantém embargo há um mês

Por *Eliane Oliveira*



Ministra da Agricultura, Tereza Cristina Foto: Marcos Correa / Agência O Globo

BRASÍLIA — A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, enviou uma carta à Administração Geral da Alfândegas da China (GACC), na semana passada, colocando-se à disposição para tratar pessoalmente da demora na retomada das importações de carne bovina pelo país asiático.

Embora a Organização Mundial de Saúde Animal (OIE) tenha mantido, há mais de um mês, o status do Brasil de país com "risco insignificante" para Encefalopatia Espongiforme Bovina (EEB), mais conhecida por mal da vaca louca, o país asiático continua sem comprar o produto brasileiro.

Com a carta, a ministra sinalizou que irá até Pequim, se necessário, para convencer as autoridades sanitárias chinesas de que não há razão para que as exportações do Brasil continuem suspensas.

A China é um dos maiores compradores de carne bovina brasileira. Os embarques para aquele país somaram US\$ 4 bilhões em 2020 e este ano, até setembro, as vendas estavam em US\$ 3,8 bilhões.

Mutação em único animal

No início de setembro, o Ministério da Agricultura foi informado sobre a ocorrência de dois casos, em Minas Gerais e no Mato Grosso, de "origem atípica" da vaca louca — ou seja, em que a causa é uma mutação em um único animal, e não por meio de da contaminação entre dois ou mais bovinos.

Com o laudo em mãos, o governo notificou os países importadores de carne bovina brasileira e suspendeu os embarques do produto para China.

Interlocutores do Ministério da Agricultura afirmaram que, com o posicionamento da OIE, a expectativa era que os chineses retomassem em breve as encomendas, o que não aconteceu.

Essas fontes destacaram que o Brasil foi totalmente transparente com as autoridades sanitárias do país asiático.

Segundo a área técnica da pasta, não há risco para a cadeia de produção bovina do país, pois os animais foram atingidos de forma independente e isolada. Os casos foram confirmados pelo laboratório de referência internacional da OIE, localizado no Canadá.

O GLOBO procurou a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes, que informou que não vai comentar o tema. Também é aguardada uma manifestação do governo chinês, por meio da embaixada da China em Brasília.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/10/2021

GALEÃO SEGUE PERDENDO PASSAGEIROS E SANTOS DUMONT JÁ CONCENTRA 67% DOS VOOS NO RIO

Por Mariana Barbosa



Passageiros no Aeroporto Internacional Galeão-Tom Jobim Passageiros no Aeroporto Internacional Galeão-Tom Jobim | Márcia Foletto

A retomada dos voos após um ano e meio de pandemia no Rio tem favorecido o aeroporto Santos Dumont em detrimento do Galeão: o aeroporto central concentra hoje 67% da oferta de voos no terminal do Rio — com o Galeão demorando mais do que seus pares de outras capitais, como Guarulhos, Brasília e

Confins, a recuperar o movimento de passageiros no pós-pandemia.

Mas a situação poderá ficar ainda mais crítica para o Galeão com a modelagem prevista pelo governo federal para a privatização do Santos Dumont — que prevê investimentos de R\$ 1,36 bilhão, com a sua internacionalização e um aumento de capacidade para até 15 milhões de passageiros.

Este é o temor do RIOgaleão, conforme um estudo interno de cenários sobre a privatização do Santos Dumont, ao qual a coluna teve acesso.

— A modelagem da 7ª rodada estimula artificialmente a fragmentação da malha aérea doméstica praticada no Rio de Janeiro, canibaliza o sistema e reduz a atratividade do estado como destino turístico e de investimentos em geral — diz o RIOgaleão no documento.

O principal argumento é que o volume de passageiros no Estado do Rio de Janeiro é inferior a 30 milhões, o que seria insuficiente, segundo especialistas em infraestrutura aeroportuária, para que não haja uma canibalização entre os dois aeroportos. Em casos assim, a recomendação é que haja uma coordenação entre eles, como acontece em Belo Horizonte, com a Pampulha restrita à voos da aviação executiva para não reduzir a atratividade de Confins.

Antes da pandemia, a terminal Rio movimentou 22 milhões de passageiros, sendo 9 milhões no Santos Dumont.

A ausência de coordenação tem feito o Galeão perder movimento não apenas para o Santos Dumont, mas também para outros estados. Atualmente, 65% dos assentos ofertados no Santos Dumont alimentam hubs fora do Rio, segundo estudo da Firjan. Os principais destinos dos passageiros em conexão são Guarulhos (GRU), Viracopos (VCP), Brasília (BSB) e Confins (CNF).

Assim como o prefeito Eduardo Paes já se manifestou em ofício enviado à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o RIOgaleão defende que Santos Dumont fique restrito a voos regionais. Pela proposta, o SDU só poderia operar voos para destinos até 500 km de distância mais Brasília.

— Apesar de ser o 2º maior mercado do Brasil, o estado do Rio tem conexão direta com 24 destinos domésticos, enquanto Brasília tem 38 e Belo Horizonte, 37 — diz o RIOgaleão no documento.

SUBSÍDIO CRUZADO

O RIOgaleão também critica o fato de que a modelagem prevê que o aeroporto carioca subsidie três aeroportos regionais mineiros (Uberaba, Montes Claros e Uberlândia), que farão parte de um mesmo bloco a ser leiloados.

— Subsidiar aeroportos mineiros com o Santos Dumont é um tapa na cara do Rio — disse à coluna o secretário de Desenvolvimento Econômico do Rio Chicão Bulhões, que estuda contestar o edital na Justiça.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/10/2021

CHINA AUMENTA CONTROLE SOBRE EXPORTAÇÕES DE FERTILIZANTES. COMO ISSO AFETA O BRASIL?

Cargas prontas para serem embarcadas estão sendo retidas pelas autoridades locais. Agricultores brasileiros já registram cancelamentos de entrega

Por Bloomberg



Um trabalhador com máscara protetora transfere sacos de fertilizante químico a serem exportados em um porto em Nantong, na província de Jiangsu, no leste da China, durante o surto do vírus na cidade de Wuhan, em Hubei
Foto: STR / STR/AFP

PEQUIM — Autoridades chinesas estão impondo novas restrições a exportadores de fertilizantes diante da crescente preocupação com o aumento dos preços da energia e da produção de grãos, uma medida que pode intensificar o choque global de preços e a inflação dos alimentos. Os preços globais dos alimentos atingiram a maior alta em 10 anos.

Algumas cargas de fertilizantes chinesas prontas para serem embarcadas estão sendo retidas pelas autoridades locais para checagens adicionais ou para obter novos certificados de exportação, segundo pessoas a par do assunto.

Os insumos acabarão sendo vendidos no mercado interno ou enfrentarão atrasos na exportação, disseram as fontes, que pediram anonimato.

O aumento do escrutínio ocorre no momento em que os custos globais de fertilizantes atingem novos recordes, impulsionados por crises de energia na Europa e na China, já que o carvão e o gás natural são matérias-primas essenciais.

A decisão chinesa afeta grandes potências agrícolas, como o Brasil, que consomem muito fertilizante e dependem de importação. Agricultores brasileiros afirmam que algumas entregas vêm sendo canceladas.

Inspeção adicional

As novas medidas implementadas por autoridades chinesas seguem um regulamento alfandegário que entrou em vigor no dia 15 deste mês, exigindo inspeção adicional das exportações de fertilizantes.

Também vêm depois de um comunicado da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, a principal agência de planejamento econômico da China, que defendeu estabilidade de suprimentos e dos preços dos fertilizantes, devido à importância dos insumos para a produção agrícola e segurança alimentar.

A Administração Geral de Alfândegas incluiu novos requisitos de inspeção para 29 categorias de produtos, incluindo ureia e nitrato de amônio, de acordo com comunicado este mês.

O movimento da China para limitar as exportações de fertilizantes será sentido no mundo todo, pois o país é um fornecedor importante de ureia, sulfato e fosfato, respondendo por cerca de 30% do comércio global.

Os maiores compradores de fertilizantes da China incluem Índia, Paquistão e países do Sudeste Asiático.

Já há sinais de que a escassez de fertilizantes tem afetado o fornecimento global. A França, maior produtora agrícola europeia, pode enfrentar dificuldades para obter suprimentos, disse um representante do escritório agrícola FranceAgriMer na semana passada.

A Administração Geral de Alfândegas da China não respondeu a ligações da reportagem com pedido de comentário sobre as restrições às exportações.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/10/2021

FIM DOS 'SUPERSALÁRIOS' DOS SERVIDORES É DEFENDIDO POR 93% DOS BRASILEIROS, DIZ DATAFOLHA

Os que ganham acima do teto do funcionalismo consomem R\$ 2,6 bilhões dos cofres públicos por ano. Reforma administrativa tem dificuldade de avançar

Por Geralda Doca e Stephanie Tondo



RIO e BRASÍLIA — O fim dos supersalários no funcionalismo é quase uma unanimidade entre os brasileiros. Uma pesquisa realizada pelo Datafolha mostra que nove em cada dez pessoas, ou 93% da população, defendem que a remuneração dos servidores não ultrapasse o teto constitucional, que hoje é de R\$ 39,2 mil mensais.

Comissão da Câmara aprova texto-base da Reforma administrativa Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

O estudo foi encomendado pelo Movimento Pessoas à Frente, formado por integrantes da sociedade civil, e ouviu 2.072 pessoas entre os dias 9 e 20 de julho deste ano.

Cibele Franzese, professora da FGV EAESP e integrante do Pessoas à Frente, explica que os supersalários se concentram no Judiciário, nas carreiras jurídicas e no Legislativo.

Ganhos acima do teto do funcionalismo público

Ampla maioria é contra ganhos acima de R\$ 39.200 para funcionários públicos (pesquisa estimulada e única, em %)*



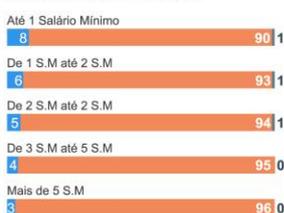
Por faixa etária

■ A favor ■ Contra ■ Não sabe



Por faixa salarial

■ A favor ■ Contra ■ Não sabe



Hoje, o número de servidores com estabilidade que recebem acima do teto representa 0,23% do total, segundo dados do Centro de Liderança Pública (CLP). Isso, porém, equivale a R\$ 2,6 bilhões por ano em gastos para os cofres públicos.

— Poucas pessoas recebem supersalários, mas elas somam um valor considerável. Nós temos um país muito desigual, em que o Estado deveria ser instrumento de redução de desigualdades, mas, muitas vezes, é gerador — avalia Franzese.

Dificuldade para avançar

Apesar disso, projetos como o do fim dos supersalários e a reforma administrativa enfrentam

* Total da amostra: 2072 entrevistas
 Fonte: Pesquisa MPAF e Datafolha

dificuldades para avançar com a pressão das corporações de servidores.

A proposta que trata dos supersalários, de autoria do Senado, passou pela Câmara em julho deste ano e está parada na Comissão de Constituição e Justiça do Senado, à espera da designação do relator.

O projeto lista e estabelece limite para verbas indenizatórias, como auxílio-moradia, que podem ficar de fora do teto do funcionalismo.

As regras se aplicam aos servidores federais, estaduais e municipais do Executivo, Legislativo e Judiciário e Ministério Público.

Já o texto da reforma administrativa foi aprovado por placar apertado na comissão especial da Câmara, um ano após o envio da proposta pelo Executivo, com modificações e sem qualquer mudança para os atuais servidores.

Mesmo assim, não há previsão de quando a matéria será submetida ao plenário, pois será preciso obter 308 votos dos 513 deputados, em dois turnos.

Para o líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO), o prazo para que a reforma seja votada se encerra em 30 dias.

Auxílio Brasil e precatórios

O problema é que há outras matérias consideradas prioritárias, como o novo programa social, Auxílio Brasil, a proposta que altera o pagamento de precatórios, decisões judiciais contra a União e o Orçamento de 2022.

— Se a reforma não for votada dentro de 30 dias, ela terá a tramitação comprometida, diante da proximidade das eleições. Além disso, há outras matérias consideradas prioritárias – disse Gomes ao GLOBO.

O líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR), reforçou:

— Vamos discutir isso na reunião de líderes nessa terça-feira para avaliar a temperatura.

Para o presidente da Frente Parlamentar da Reforma Administrativa, Tiago Mitraud (Novo-MG), será uma grande perda para o país se a proposta não for pautada:

— O texto precisa de ajustes importantes, como a inclusão dos membros de Poder (juízes e membros do Ministério Público). Mas ele traz avanços. É uma oportunidade que a gente tem para modernizar a administração pública – disse Mitraud.

Ele afirmou, contudo, ter expectativa de que a matéria seja pautada porque essa foi uma promessa do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL). No entanto, a proposta enfrenta forte resistência de juízes e procuradores, que insistem em ficar de fora da proposta.

O texto aprovado pela comissão mantém a estabilidade para todos os servidores, mas torna obrigatória a avaliação por desempenho, permitindo o desligamento por resultado insuficiente. A proposta também autoriza a contratação temporária no serviço público em processo seletivo simplificado por prazo máximo de 10 anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/10/2021

SENADO APROVA PROJETO QUE CRIA VALE-GÁS PARA OS MAIS POBRES COM RECURSOS DE DIVIDENDOS DA PETROBRAS

Relator alterou a fonte de custeio do programa, mas o projeto terá de voltar à Câmara para nova votação por causa dessa mudança no texto

Por Geralda Doça

BRASÍLIA - O Senado aprovou por ampla maioria, nesta terça-feira, o projeto que cria um vale para gás de cozinha, batizado de Programa Gás para os Brasileiros, com recursos de dividendos pagos pela Petrobras à União e outras receitas geradas pela produção de petróleo.

Foram 76 votos a favor e um contra. Como o texto foi modificado, será enviado à Câmara dos Deputados, onde já tinha sido aprovado para nova apreciação.

A proposta prevê que o governo federal transfira diretamente para famílias baixa renda um valor que varia entre 50% e 100% do preço do botijão, dependendo da renda e da região do país.

Segundo estimativas do Congresso, a medida poderá beneficiar 20 milhões de famílias, que ganharão uma ajuda do governo federal a cada dois meses.

O relator da matéria, senador Marcelo Castro (MDB-PI), fez modificações na proposta aprovada pela Câmara e apensou outras propostas que tratavam do mesmo tema. A principal mudança diz respeito à fonte de custeio do benefício.

Ele excluiu do texto a cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o próprio gás, atualmente zerada. O novo programa deverá ser financiado por uma cesta de recursos, como dividendos da Petrobras à União, bônus de assinatura de leilões, royalties e participações especiais da exploração de petróleo.

— Essa matéria é da mais alta relevância e de maior alcance social, que é o auxílio ao botijão de gás que está em valores estratosféricos — afirmou o relator.

Ele disse que o programa deverá custar entre R\$ 5 bilhões e R\$ 6 bilhões por ano, considerando o preço do botijão a R\$ 100. Até agora o governo não se opôs à iniciativa.

O líder do MDB, senador Eduardo Braga (AM), um dos autores dos projetos apensados, destacou que o programa não terá impacto nas contas públicas:

— A fonte de financiamento desse projeto que nós estamos aprovando diz respeito aos dividendos que a União recebe pelas suas ações na Petrobras. Ou seja, estamos pegando o lucro que a União obtém com essa política de preço e devolvendo para o povo que está pagando um preço absurdo pelo gás de cozinha.

De acordo com o projeto, terão direito ao vale-gás famílias de baixa renda inscritas no Cadastro Único (CadÚnico) do Ministério da Cidadania, que é a base do Bolsa Família, e idosos e pessoas com deficiência que recebem o Benefício de Prestação Continuada (BPC).

A forma como será operacionalizada a distribuição do benefício ainda terá que ser regulamentada após a aprovação no Congresso.

O programa tem caráter permanente e representa o retorno do auxílio existente no governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Com a junção dos benefícios sociais no programa Bolsa Família na gestão Lula (2003-2010), o vale-gás foi extinto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/10/2021

OS MINERAIS DO FUTURO SOB PRESSÃO

Economia global enfrenta o risco da falta de cobre, níquel e lítio

Por LUCIANA DYNIEWICZ COLABOROU IANDER PORCELLA - WASHINGTON ALVES/ESTADÃO



Carros elétricos, baterias, turbinas eólicas e painéis solares vão aumentar a demanda por materiais que mineradoras afirmam não ter como oferecer em grandes quantidades.

Crescimento Empresas como a Vale investem na expansão da produção de minerais para a economia verde

Uma grande revolução econômica, principalmente do ponto de vista energético, está prestes a ocorrer em todo o mundo. Países responsáveis por 70,6% do PIB global se comprometeram a zerar suas emissões líquidas de carbono até 2050, em uma tentativa de cumprir o Acordo de Paris, ou seja, deter o aumento de temperatura do planeta. Não será uma transformação trivial chegar a essa “economia verde”. É um caminho cheio de desafios. Mas também de oportunidades para países e para empresas.

A mudança passa, por exemplo, por uma mudança radical na mineração. Carros elétricos, baterias, turbinas eólicas, painéis solares e milhares de quilômetros de fios de transmissão, tecnologias essenciais para descarbonizar a economia, vão aumentar a demanda por minerais como cobre, lítio e níquel a patamares inéditos. Mineradoras, porém, já avisam que não darão conta de oferecer todas essas commodities na quantidade necessária e uma escassez – seguida por pressão nos preços – é esperada para os próximos anos.

No caso do cobre, devem faltar entre seis e oito milhões de toneladas do metal em 2030, dizem especialistas, ou cerca 25% do mercado. Será o dobro da escassez registrada no início dos anos 2000, quando o boom da China aumentou a procura pela commodity e também desencadeou uma alta nos preços – a tonelada superou os US\$ 10 mil.

Agora, diante da previsão de falta global do produto, a cotação do metal também entrou em tendência de alta e hoje ronda a casa dos US\$ 10,2 mil por tonelada. O Goldman Sachs, em relatório publicado em abril, estimou que o preço deve chegar a US\$ 15 mil em 2025. Se a cotação se mantiver no patamar atual, afirma o banco, os estoques de cobre se esgotam no início de 2023.

Excelente metal para transformar e transmitir energia, o cobre é usado de forma intensiva nos carros elétricos – que vão se multiplicar pelas ruas com o processo de descarbonização da economia. Um único veículo desses leva entre 60 kg e 83 kg da commodity em sua composição, enquanto um modelo a combustão leva entre 15 kg e 20 kg.

O uso do cobre no processo de descarbonização será essencial também na distribuição de energia. Toda a rede de transmissão precisará ser reforçada para dar conta do aumento de carga que é esperado no sistema com a eletrificação dos carros, por exemplo, que “puxarão” mais energia. Esse fortalecimento do sistema de distribuição precisará de cobre, usado nos fios de transmissão.

“Hoje temos uma capacidade de distribuição que está dimensionada para a atual quantidade de energia transportada. Quando se tem um aumento de demanda na ponta, é preciso uma potência maior da rede de transmissão”, explica o consultor Rodrigo Más, sócio da Bain & Company.

O aumento esperado na demanda por cobre é tão alto que o relatório do Goldman Sachs que abordou o assunto tem como título “Cobre é o novo petróleo”. No documento, os analistas do banco destacam que o setor não está preparado para o papel crítico que terá nos próximos anos.

Ainda que as mineradoras se sintam agora incentivadas, pela perspectiva de preços, a investir em novos projetos, isso não será suficiente para evitar a escassez que o mundo observará nos próximos anos. Isso porque, em média, são necessários três anos para ampliar uma mina existente e oito anos para um projeto sair do papel e começar a operar.

Na avaliação do vice-presidente de metais básicos da Vale, Mark Travers, a necessidade de bilhões de dólares em investimentos para construir cada mina acaba tornando o setor mais lento para responder à mudança de demanda. “Custa muito construir um projeto grande de cobre. E, algumas vezes, os preços têm de incentivar as respostas (das empresas). Isso acontece com frequência na mineração. Quando os preços sobem, você tenta acompanhar com oferta.”

LÍLIO E NÍQUEL. O consultor Ricardo Marques, sócio da área de mineração da KPMG no Brasil, lembra que as reservas dos minerais cuja demanda crescerá exponencialmente até serão suficientes para atender o mercado. O problema será justamente acessar essas reservas rapidamente e garantir o ritmo de produção adequado.

Entre os materiais cuja procura deve crescer de forma acelerada nos próximos anos por causa da eletrificação estão também o níquel e o lítio. No caso do níquel, a aplicação deverá ser sobretudo em baterias. Para Travers, vice-presidente da Vale, a escassez do produto poderá ser ainda maior que a do cobre. “As histórias dessas commodities são parecidas”, diz. A pressão nos preços, pelo menos até agora, ainda não segue o ritmo da do cobre. Desde o começo do ano passado, a alta foi de 29%.

Ao contrário do lítio e do cobre, as possibilidades de exploração do níquel no Brasil são menores. Há algumas oportunidades no Pará, mas o material costuma ser destinado principalmente para a indústria de ferro. O processamento da commodity teria de mudar, portanto, para ser usado em baterias. Na Vale, o foco da exploração de níquel para eletrificação de carros é o Canadá.

Já a situação do lítio, abundante na natureza, é mais

controversa. Há discordância entre os especialistas se haverá um descasamento entre demanda e oferta. “O lítio não tem hoje a demanda que o cobre já tem para outros usos (que não os de transição energética). Se a procura pelo lítio aumentasse gradualmente, talvez não houvesse problema, mas a oferta depende dos novos projetos e do ciclo de maturação”, diz Más, da Bain.

Presidente da mineradora AMG Brasil (que atua com lítio), Fabiano Costa diz acreditar que a oferta de lítio nos próximos dez anos não acompanhará a demanda, fazendo com que os preços fiquem pressionados até 2030. Ele destaca que, desde o início da pandemia, já houve um aumento acentuado na procura pelo material. Considerando apenas o acumulado deste ano, os preços no mercado à vista chinês subiram 170%.

Na visão de Ana Cabralgardner, codiretora executiva da Sigma Lithium, porém, a alta registrada até agora no preço do produto é pontual e decorre da ampliação das vendas de carros elétricos na Europa. Impulsionada pela pandemia – que amplificou o debate sobre meio ambiente –, a venda desses veículos no continente passou de 26% do total em 2019 para 43% em 2020.

EXPANSÃO. Com a demanda em alta por esses metais, as mineradoras brasileiras têm investido no aumento da produção. Na Serra dos Carajás, onde a Vale tem a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, o cobre vai ganhar espaço.

A intenção da mineradora é ampliar sua produção brasileira das 280 mil toneladas de cobre esperadas neste ano para 550 mil. No Canadá, também há projeções para a companhia aumentar

a produção – de 110 mil para 130 mil toneladas. E um novo projeto na Indonésia deve acrescentar mais 220 mil toneladas ao montante.

Os projetos em Carajás não são os únicos no Brasil que estão sendo expandidos para aproveitar a onda da descarbonização. A cerca de 2 mil quilômetros das minas de cobre da Vale, na cidade de Nazareno (MG), a AMG Brasil explora lítio desde 2018. A expansão da unidade ainda está em fase de estudos, mas a intenção é ampliar a capacidade em 45% a partir de 2023, segundo Fabiano Costa.

Além de ampliar a exploração local, a AMG também trabalha para agregar valor à produção. A empresa está investindo US\$ 160 milhões para fazer o primeiro refino do concentrado de lítio no Brasil. A última etapa no processo de transformação do concentrado de lítio no material usado na fabricação das baterias deverá ocorrer na Alemanha, onde o grupo está aportando mais R\$ 80 milhões.

Também em Minas, no Vale do Jequitinhonha, está surgindo uma nova empresa do setor: a Sigma Lithium. A companhia foi fundada em 2012, já está listada na Bolsa de Toronto e na Nasdaq, mas começa a produzir em 2022. Foram investidos, até agora, R\$ 560 milhões no projeto, que já tem parte da produção futura pré-vendida para a japonesa Mitsui e para a coreana LG. “Quando o investimento começou, já se olhava para o mercado de carros elétricos. Agora, o que vamos fazer não é mineração, mas venda de materiais de lítio com um valor agregado muito maior”, diz Ana Cabral-gardner.

A mais antiga empresa brasileira do setor, a Companhia Brasileira de Lítio (CBL), que hoje vende o material para a produção de graxas, lubrificantes e medicamentos, também está mirando a eletrificação dos carros. O presidente, Vinicius Alvarenga, afirma que a CBL está pronta para produzir matéria-prima para a indústria de baterias caso algum fabricante se instale no Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/10/2021

DISTRIBUIDORAS DESCARTAM RISCO DE DESABASTECIMENTO APÓS DECISÃO DA PETROBRAS

Para executivos ouvidos pelo 'Estadão', a Petrobras deixará para as distribuidoras a tarefa de importar combustíveis para atender a demanda interna que ultrapasse a capacidade de produção da estatal

Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo

RIO - Com o preço do barril do petróleo a mais de US\$ 80, a Petrobras deixou para as suas clientes a tarefa de complementar com importação o volume adicional à produção nacional necessário para atender a demanda interna de combustíveis. Sem a tradicional ajuda estatal, as distribuidoras vão por conta própria comprar produtos em outros países, afirmaram ao Estadão/Broadcast executivos do segmento de distribuição em condição de anonimato.

Esse custo excedente com importação vai ser repassado para o consumidor final que, no fim das contas, deve pagar mais caro pelos combustíveis nas bombas, ainda que a Petrobras não reajuste seus preços nas refinarias. A alta foi estimada em 17% pela Associação das Distribuidoras de Combustíveis (Brasilcom). Essa é a diferença média entre os preços dos produtos brasileiros e os importados.

Os executivos das distribuidoras garantem que não há risco de desabastecimento. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) também diz que não. O complemento à Petrobras será garantido por outros países. Na verdade, o Brasil sempre contou com os importados para suprir toda demanda. A mudança, agora, é que, em vez de a estatal liderar essa importação, como fez até então, as distribuidoras vão tomar à frente do processo, no mês que vem, e arcar elas próprias com os custos extras, no mês que vem.

"A Petrobras está entregando os volumes contratados. O que ela não está garantindo são os volumes adicionais. E esse é um direito dela", disse uma das fontes.



Na avaliação de executivos do mercado, a Petrobras preferiu repassar a responsabilidade da importação às distribuidoras Foto: Geraldo Falcão/Petrobrás

Uma parcela do mercado compreende que a Petrobras não tem motivo para assumir o ônus de recorrer ao mercado internacional, a não ser que reajuste seus preços. Como o momento econômico e político não é propício para isso, a empresa preferiu repassar a responsabilidade da importação às distribuidoras, segundo as fontes. Necessariamente, será preciso recorrer ao mercado externo. Caso contrário, as distribuidoras teriam que pagar multas aos donos de postos por não cumprirem com o compromisso de abastecimento.

Mas a notícia não foi bem recebida por associadas da Brasilcom, que levaram o caso à ANP. Elas reclamam de cortes unilaterais de até 70% nos pedidos de fornecimento de combustíveis, comunicados na semana passada pelo setor comercial da Petrobras.

A defasagem entre a disponibilidade interna de combustíveis e demanda diz respeito aos contratos com entrega prevista para o mês que vem. No mundo todo, o mercado de petróleo e derivados está aquecido. Num só momento, o consumo subiu, por conta do avanço da vacinação e recuperação das economias. Ao mesmo tempo, a oferta caiu. A consequência foi a disparada das cotações das commodities de energia, com reflexos no Brasil que adota preços alinhados aos internacionais.

A Petrobras, em comunicado, afirma que as distribuidoras encomendaram mais combustíveis para o mês de novembro do que de costume e que não teve tempo de se preparar para esse aumento da demanda. Segundo a Petrobras, comparado com novembro de 2019, a demanda por diesel aumentou 20% e a de gasolina, 10%. Esses excedentes superam sua capacidade interna de produção. No mercado, no entanto, executivos de distribuição negam essa versão. Eles dizem que o consumo subiu, mas nem tanto.

"A Petrobras segue atendendo os contratos com as distribuidoras, de acordo com os termos, prazos vigentes e sua capacidade. Além disso, a Companhia está maximizando sua produção e entregas, operando com elevada utilização de suas refinarias", afirmou a empresa, em nota, acrescentando que o seu parque de refino está operando com um nível de utilização elevado.

Os importadores viram nesse episódio uma oportunidade de crescer no mercado interno. "Ao reduzir a importação, a Petrobras institucionaliza o mercado livre de combustíveis no Brasil", afirmou Sérgio Araújo, presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom). Em geral, a entidade critica a estatal. A luta da Abicom, em geral, é para que a Petrobras suba os seus preços, em linha com o mercado internacional, e, com isso, permita que concorrentes disputem participação de mercado. Dessa vez, no entanto, a associação aplaudiu a petrolífera.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/10/2021

RELATOR DA PEC DOS PRECATÓRIOS DIZ ESTAR 'ABERTO A MUDANÇAS' EM TEXTO, MAS NÃO HÁ DEFINIÇÃO

Deputado Hugo Motta diz que pode mudar a proposta que abre espaço no Orçamento para outras despesas e adia o pagamento de parte das dívidas judiciais de R\$ 89 bilhões do ano que vem
Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – Em meio às expectativas para o anúncio do novo Auxílio Brasil, a Comissão Especial que analisa a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) dos Precatórios cancelou a sessão que estava prevista para esta terça-feira, às 14h, para discutir e votar o relatório apresentado pelo deputado Hugo Motta (Republicanos-PB). Um novo encontro foi marcado para quarta-feira, 20, no mesmo horário.

A votação da PEC é importante porque é ela que abrirá espaço para o novo programa social e outras despesas, já que “empurra” parte dos R\$ 89,1 bilhões previstos em pagamentos com precatórios em 2022 para o ano seguinte.



Deputado Hugo Motta (Republicanos-PB), relator da PEC dos Precatórios Foto: Cleia Viana/ Estadão

Como mostrou o Estadão/Broadcast, a equipe econômica prevê uma despesa de R\$ 30 bilhões fora do teto de gastos para bancar um dos auxílios temporários e garantir um benefício total de R\$ 400 à população de baixa renda em 2022, ano de eleição. Uma das alternativas para viabilizar isso seria incluir essa exceção na PEC dos Precatórios.

Segundo o Estadão/Broadcast apurou, Motta tem dito a interlocutores que “está aberto” a mudanças, mas ainda não há nada definido. Em seu parecer, apresentado há duas semanas, o relator prevê que, a cada exercício, haverá um teto para o pagamento dos precatórios estabelecido pelo valor pago em 2016, corrigido pela inflação.

No ano que vem, o limite seria de cerca de R\$ 40 bilhões, o que abre um espaço de R\$ 50 bilhões para outras despesas.

O texto de Motta prevê ainda que o limite de cada exercício será reduzido da projeção para a despesa com o pagamento de requisições de pequeno valor para o mesmo exercício, que terão prioridade no pagamento. Os precatórios que não forem pagos em um ano terão prioridade no seguinte.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/10/2021

COBRE, LÍTIO E NÍQUEL: TRANSIÇÃO ENERGÉTICA ELEVA DEMANDA, E MINERADORAS PREVEEM DIFICULDADE DE FORNECIMENTO

Novos minerais ganham espaço na economia ‘carbono zero’, com os carros elétricos, turbinas eólicas e painéis solares, mas oferta pode não acompanhar ritmo de procura

Por Luciana Dyniewicz

Carros elétricos, baterias, turbinas eólicas, painéis solares e milhares de quilômetros de fios de transmissão. Esses equipamentos essenciais para descarbonizar a economia vão elevar a demanda por minerais como cobre, lítio e níquel a patamares inéditos. Mineradoras, porém, já avisam que não darão conta de oferecer todas essas commodities na quantidade necessária e uma escassez - seguida por pressão nos preços - é esperada para os próximos anos.

No caso do cobre, devem faltar entre seis e oito milhões de toneladas do metal em 2030, de acordo com especialistas na área. O volume corresponderá a cerca de 25% do mercado e é o dobro da escassez registrada no início dos anos 2000, quando o crescimento acelerado da China aumentou a procura pela commodity e também desencadeou uma pressão nos preços - a tonelada superou os US\$ 10 mil.

Demanda em alta

Valor do cobre vem subindo desde o ano passado

Preço da tonelada do cobre

Em dólar



Gráfico: Estação • Fonte: Broadcast • Obter dados • Criado com Datawrapper

descarbonização da economia. Um único veículo desses leva entre 60 kg e 83 kg da commodity em sua composição, enquanto um modelo a combustão leva entre 15 kg e 20 kg.

Até o fim da década, os carros elétricos vão demandar 40% do cobre usado na transformação energética, segundo o Goldman Sachs. As turbinas das usinas eólicas, por sua vez, ficarão com 20% do total. No segmento da energia solar, calcula-se que a demanda por cobre avançará 15% ao ano até 2030. “A década de 2020 deverá ser a fase mais forte de crescimento da demanda global por cobre da história”, afirma o banco.



Veículos elétricos demandam até 83 kg de cobre, enquanto carros a combustão, até 20 kg
DIVULGAÇÃO/VOLVO

transmissão.

O uso do cobre no processo de descarbonização será essencial também na distribuição de energia. Toda a rede de transmissão precisará ser reforçada para dar conta do aumento de carga que é esperado no sistema com a eletrificação dos carros, por exemplo, que “puxarão” mais energia. Esse fortalecimento do sistema de distribuição precisará de cobre, usado nos fios de



“Hoje temos uma capacidade de distribuição de energia que está dimensionada para a atual quantidade de energia transportada. Quando se tem um aumento de demanda na ponta, é preciso uma potência maior da rede de transmissão”, explica o consultor Rodrigo Más, sócio da Bain & Company.

Unidade de cobre da Vale no Pará; empresa reconhece que haverá escassez do produto nesta década
RICARDO TELES/VALE

O consultor lembra que uma maior produção de energia no local de uso - casas com painéis solares, por exemplo - será importante nos próximos anos justamente para reduzir a necessidade de reforçar a rede de transmissão.

Mesmo assim, o aumento esperado na demanda por cobre é tão alto que o relatório do Goldman Sachs que abordou o assunto tem como título Cobre é o novo petróleo. No documento, os analistas do banco destacam que o setor não está preparado para o papel crítico que terá nos próximos anos. “Uma década (anos 2010) de retornos fracos e preocupações com ESG (sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança) reduziram o investimento no

crescimento da oferta futura”, afirmam os analistas Nicholas Snowdon, Daniel Sharp e Jeffrey Currie.

Ainda que as mineradoras se sintam agora incentivadas, em razão da perspectiva de preços mais altos, a investir em novos projetos, isso não será suficiente para evitar a escassez que o mundo observará nos próximos anos. Isso porque, em média, são necessários três anos para ampliar uma mina existente e oito anos para um projeto sair do papel e começar a operar.

A transição energética está motivando a reação no preço do cobre e incentivando uma nova oferta. Infelizmente, ter essa nova oferta leva tempo”

Mark Travers, vice-presidente de metais básicos da Vale

Na avaliação do vice-presidente de metais básicos da Vale, Mark Travers, a necessidade de bilhões de dólares em investimentos para construir cada mina acaba tornando o setor mais lento para responder às mudanças de demanda. “Custa muito construir um projeto grande de cobre. E, algumas vezes, os preços têm de incentivar as respostas (das empresas). Isso acontece com frequência na mineração. Quando os preços sobem, você tenta acompanhar com oferta.”

O consultor Ricardo Marques, sócio da área de mineração da KPMG no Brasil, lembra que as reservas dos minerais cuja demanda crescerá exponencialmente serão suficientes para atender o mercado. O problema será justamente acessar essas reservas rapidamente e garantir o ritmo de produção adequado.

LÍTIO E NÍQUEL

Entre os materiais cuja procura deve crescer de forma acelerada nos próximos anos por causa da eletrificação estão também o níquel e o lítio. No caso do níquel, a aplicação do metal deverá ser sobretudo em baterias. Para Travers, vice-presidente da Vale, a escassez do produto poderá ser ainda maior que a do cobre. “As histórias dessas commodities são parecidas”, diz. A pressão nos preços, pelo menos até agora, ainda não segue o ritmo da do cobre. Desde o começo do ano passado, a alta foi de 29%.

Ao contrário do lítio e do cobre, as possibilidades de exploração do níquel no Brasil são inferiores. Há algumas oportunidades no Pará, mas o material costuma ser destinado principalmente para a indústria de ferro. O processamento da commodity teria de mudar, portanto, para poder ser usado em baterias. Na Vale, o foco da exploração de níquel para eletrificação de carros é o Canadá.

Pressão nos preços

Desde o começo do ano passado, a alta do níquel está em torno de 30%

Preço da tonelada do níquel

Em dólar



Gráfico: Estadão • Fonte: Broadcast • Obter dados • Criado com Datawrapper

Já a situação do lítio, abundante na natureza, é mais controversa. Há discordância entre os especialistas se haverá um descasamento entre demanda e oferta. “O lítio não tem hoje a demanda que o cobre já tem para outros usos (que não os de transição energética). Se a procura pelo lítio aumentasse gradualmente, talvez não houvesse problema, mas a oferta depende dos novos projetos e do ciclo de maturação”, diz Más, consultor da Bain.

Presidente da mineradora AMG Brasil (que atua com lítio), Fabiano Costa diz acreditar que a

oferta de lítio nos próximos dez anos não acompanhará a demanda, fazendo com que os preços fiquem pressionados até 2030. Ele destaca que, desde o início da pandemia, já houve um aumento acentuado na procura pelo material. Considerando apenas o acumulado deste ano, os preços no mercado à vista chinês subiram 170%.

“A tendência agora é que se reduza a intensidade do crescimento de demanda, que deve passar a ser mais gradativo. Mas todos os estudos da área indicam que a demanda será maior do que a oferta até que as tecnologias de reciclagem ganhem força.”



Unidade da AMG Brasil receberá US\$ 160 milhões para fazer primeiro refino do cobre WASHINGTON ALVES/ESTADÃO

Na visão de Ana Cabral-Gardner, codiretora executiva da Sigma Lithium, porém, a alta registrada até agora no preço do produto é pontual e decorre da ampliação das vendas de carros elétricos na Europa. Impulsionada pela pandemia - que amplificou o debate sobre meio ambiente -, a comercialização desses veículos no

continente passou de 26% do total em 2019 para 43% em 2020.

“Isso ocorreu porque o aumento de demanda foi muito brusco. O lítio não é um material raro. O preço está subindo, mas está todo mundo escalando a produção”, afirma a executiva, cuja empresa começa a produzir o metal no ano que vem.

O consultor Reinaldo Fiorini, sócio da McKinsey, vai na mesma linha e pondera que o uso do lítio é mais específico que o do cobre. “A procura vai aumentar muito, mas o lítio terá aplicação mais restrita, em baterias de carro, sobretudo. Então o preço não deve ficar em patamares tão altos”, afirma. / COLABOROU IANDER PORCELLA

Com foco na descarbonização da economia, empresas brasileiras ampliam suas produções de minerais

Na Serra dos Carajás, onde a Vale tem a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, o cobre vai ganhar espaço. A empresa está ampliando sua estrutura no local para poder explorar um dos metais cuja demanda vai crescer rapidamente com o projeto de descarbonização da economia global.

A intenção da mineradora é ampliar sua produção brasileira das 280 mil toneladas de cobre esperadas neste ano para 550 mil. No Canadá, também há projeções para a companhia aumentar a produção - de 110 mil toneladas para 130 mil. E um novo projeto na Indonésia deve acrescentar mais 220 mil toneladas ao montante.



Projeto de Salobo, maior unidade de cobre da Vale, instalada na Serra dos Carajás, está em expansão RICARDO TELES/VALE

A brasileira é uma das mineradoras que estão correndo para implementar projetos na área dos metais que serão mais demandados com a transição energética. Hoje, a Vale está na 12.^a posição no ranking das maiores mineradoras de cobre do mundo. Com esses projetos de ampliação, deve atingir a sexta ou a quinta colocação.

“A Vale está determinada a participar da transição energética. Temos uma estratégia para sermos muito fortes em cobre e isso ganhou corpo há um ano e meio”, diz o vice-presidente de metais básicos da companhia, Mark Travers.

Apenas em Carajás, são dois projetos de ampliação da exploração (Salobo e Alemão), além de um terceiro (Cristalino) que permitirá manter uma quarta planta (Sossego) operando em plena

capacidade. A unidade de Cristalino, porém, deve levar ainda seis ou sete anos para ficar pronta. Na Indonésia, as obras da mina que não foram nem iniciadas também só devem ser concluídas no fim da década. “Estamos fazendo tudo que podemos para antecipar esses prazos o máximo possível”, diz Travers.



Travers, da Vale: ‘Estamos fazendo tudo que podemos para antecipar a operação das minas’**MARCELLO BRAVO/VALE**

Os projetos em Carajás não são os únicos no Brasil que estão sendo expandidos para aproveitar a onda da descarbonização. A cerca de 2 mil quilômetros das minas de cobre da Vale, na cidade de Nazareno (MG), a AMG Brasil explora lítio desde 2018. A expansão da unidade ainda está em fase de estudos, mas a intenção é ampliar a capacidade em 45% a partir de 2023, segundo o presidente da companhia, Fabiano Costa.

Além de ampliar a exploração local, a AMG também trabalha para agregar valor à produção. A empresa está investindo US\$ 160 milhões para fazer o primeiro refino do concentrado de lítio no Brasil. A última etapa no processo de transformação do concentrado de lítio no material usado na fabricação das

baterias deverá ocorrer na Alemanha, onde o grupo está aportando mais 80 milhões de euros.

“Vários países da Europa já anunciaram que vão proibir a venda de veículos movidos a combustíveis fósseis. Para sustentar essa mudança, muito lítio vai ser necessário. Nós (a AMG Brasil) somos um grão de areia perto de tudo o que vai acontecer no mundo nos próximos 20 anos”, diz Costa.

Investimento - Unidade da AMG Brasil em Nazareno (MG) passará a fazer primeiro refino do lítio para atender indústria de baterias

Recursos - Serão aportados US\$ 160 milhões no local.

Destino - Material refinado aqui será enviado para a Alemanha, onde estão sendo investidos mais 80 milhões de euros.

Ampliação - Empresa ainda deve ampliar a capacidade da unidade em 45% a partir de 2023.

Novidade - Sala de operação da planta da AMG; empresa, que vai completar 110 anos, começou obras para explorar lítio em 2016.

Produção - Empresa entrega 90 mil toneladas por ano de concentrado de lítio.

Inauguração - Unidade de lítio começou a operar em meados de 2018.

Vida útil - Companhia calcula que mina possa ser explorada por 20 anos, mas já pesquisa outras áreas para trabalhar no Brasil.

Também em Minas Gerais, no Vale do Jequitinhonha, está surgindo uma nova empresa do setor: a Sigma Lithium. A companhia foi fundada em 2012, já está listada na Bolsa de Toronto e na Nasdaq, mas começa a produzir no ano que vem. Foram investidos, até agora, R\$ 560 milhões no projeto, que já tem parte da produção futura pré-vendida para a japonesa Mitsui e para a coreana LG.

“Quando o investimento começou, já se olhava para o mercado de carros elétricos. Agora, o que vamos fazer não é mineração, mas venda de materiais de lítio com um valor agregado muito

maior”, diz Ana Cabral-Gardner, co-diretora executiva da Sigma, explicando que a empresa fará no Brasil a primeira purificação do metal.

A mais antiga empresa brasileira do setor, a Companhia Brasileira de Lítio (CBL), que hoje vende o material para a produção de graxas, lubrificantes e medicamentos, também está mirando a eletrificação dos carros. O presidente, Vinicius Alvarenga, afirma que a CBL está pronta para produzir matéria-prima para a indústria de baterias caso algum fabricante se instale no Brasil.



De acordo com Fabiano Costa, da AMG, o Brasil tem um grande potencial na área de lítio, pois é um dos poucos países onde a commodity é encontrada em rochas. Em outras localidades, como no Chile, o metal aparece em salares. Nesses casos, qualquer aumento na umidade reduz a concentração do mineral, dificultando a exploração.

‘Brasil precisa dar atenção ao potencial do lítio’, diz Costa, da AMGFABRÍCIO GUEDES/AMG BRASIL

Ainda segundo o executivo, há reservas no Nordeste do Brasil que nunca foram estudadas e que poderiam ser uma fonte importante do metal. “Deveríamos dar mais atenção a isso, porque pode se tornar um vetor importante da indústria mineral e da economia do País.”

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 19/10/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

FT: AMAZON, IKEA E UNILEVER PROMETEM NEUTRALIDADE EM TRANSPORTE MARÍTIMO ATÉ 2040

Empresas pedem medidas baseadas no mercado, como um imposto sobre o carbono para tornar os combustíveis de carbono zero competitivos em relação aos fósseis

Por Harry Dempsey e Dave Lee, Valor — *Financial Times*



Transporte marítimo — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Um grupo de empresas internacionais, formado por Amazon, Ikea e Unilever, entre outras, comprometeu-se a transportar suas cargas apenas em navios neutros em carbono a partir de 2040, no maior passo até agora para reduzir as emissões na navegação marítima mundial.

A promessa de nove multinacionais deverá dar às firmas de transporte marítimo e a outros envolvidos mais confiança para que invistam nos navios, infraestrutura e combustíveis necessários para eliminar as emissões de gases causadores do efeito estufa do setor.

Reduzir as emissões de carbono no transporte marítimo exigirá investir bilhões de dólares na remodelação de frotas e na produção de novos combustíveis, como amônia verde, metanol e hidrogênio, em grande escala.

A Amazon informou que a meta se aplicará a qualquer carga que transporte. Isso inclui a de terceiros, muitos deles com sede na China, que recorrem à empresa americana para cuidar de sua logística e representam a maior parte dos vendedores da Amazon.

O grupo de empresas, que também inclui a Inditex, dona da Zara, a Michelin, a Patagonia, a Brooks Running, a Frog Bikes e Tchibo, informou que os combustíveis a ser usados para atingir a meta de 2040 precisam ter uma produção que possa ser elevada a patamares suficientes e ter emissões zero de gases causadores do efeito estufa em todo o ciclo de vida, incluindo a produção, não apenas durante o uso.

Atualmente, não há combustíveis de carbono zero disponíveis nas quantidades necessárias para que todo o setor de navegação alcance a neutralidade. Também precisam ser resolvidas questões sobre o uso da terra e da segurança - um problema para os bicombustíveis.

As empresas alcançaram o compromisso apesar das turbulências nas cadeias globais de abastecimento, que chegaram a decuplicar o custo do transporte marítimo de contêineres em algumas rotas em relação a antes da pandemia.

Um ponto importante é que as empresas explicitamente descartaram o uso de navios movidos a gás natural liquefeito (GNL), o que pressiona grupos como o CMA CGM, da França, a passar a alimentar essas embarcações com metano verde ou enfrentar o risco de uma depreciação prematura dos navios ou até de uma baixa contábil total. O metano verde pode alimentar navios a GNL, ao contrário do metanol, amônia e hidrogênio.

A iniciativa corrobora a decisão da Maersk, maior grupo de transporte marítimo de contêineres do mundo, de ser a primeira empresa a investir em navios capazes de operar com metanol verde e a evitar investir em navios movidos a GNL.

As ambições das nove empresas vão muito além dos planos atuais da Organização Marítima Internacional (OMI), o regulador de transporte marítimo da Organização das Nações Unidas (ONU), que em 2018 estabeleceu como meta reduzir em pelo menos 50% as emissões do setor até 2050, em relação aos níveis de 2008.

A meta foi criticada por grupos ambientalistas por ter sido inferior às promessas do Acordo de Paris, o tratado internacional sobre as mudanças climáticas adotado em 2015.

Morten Bo Christiansen, chefe da área de redução das emissões de carbono da Maersk, disse que o volume de mercadorias enviadas pelas nove empresas envolvidas na iniciativa é expressivo e, ainda mais importante, que a meta fortalecerá os esforços para incentivar os produtores de combustível a investir.

“Esta é a melhor notícia que tivemos em nosso setor em muito tempo”, disse ele. “Isso encoraja a que se saltem fases e se usem combustíveis neutros em carbono apropriados.”

Johannah Christensen, executivo-chefe da organização sem fins lucrativos Fórum Marítimo Global, que reúne empresas de toda a cadeia de abastecimento capazes de trazer a neutralidade de carbono para o transporte marítimo, disse que a iniciativa “tem o potencial de mudar o jogo em relação aos produtores de combustível verde”.

Ingrid Irigoyen, diretora da Iniciativa de Descarbonização do Aspen Institute, que auxiliou na obtenção do acordo, disse que a declaração do grupo de empresas também pretende criar a confiança de que existem clientes das firmas de frete que querem em breve um transporte marítimo com carbono zero.

“Você precisa de capacidade de abastecimento, um suprimento constante de combustíveis de carbono zero e navios compatíveis com o carbono zero. Esses projetos precisam de financiamento. O que dá sustentação a tudo isso é a demanda do cliente”, disse ela.

Muitíssimas empresas anunciaram compromissos de neutralidade de carbono, mas Irigoyen ressaltou que “até agora mesmo as empresas mais ambiciosas não haviam dito nada especificamente sobre [a área] marítima em seus planos de sustentabilidade”.

As nove empresas também pediram o apoio dos órgãos reguladores para que alinhem as metas deles às do Acordo de Paris e a medidas baseadas no mercado, como um imposto sobre o carbono para tornar os combustíveis de carbono zero competitivos em relação aos fósseis, que custam cerca de três vezes mais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/10/2021

TRIBUNAL ALTERA ENTENDIMENTO SOBRE CONTRATAÇÃO DE TRABALHADOR EM PORTO

Para TST, recrutamento deve ser feito por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra

Por Adriana Aguiar e Bárbara Pombo — De São Paulo



Kátia Magalhães Arruda: voto foi seguido por unanimidade no julgamento — Foto: Divulgação

A Seção de Dissídios Coletivos do Tribunal Superior do Trabalho (TST) mudou seu posicionamento e estabeleceu que os portos só podem contratar trabalhadores por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), entidade criada para esse fim há quase 30 anos. Para os ministros, não seriam válidos os recrutamentos feitos por meio de sindicatos.

Com o julgamento, cláusulas de acordos coletivos firmados por terminais e sindicatos há pelo menos quatro anos para a contratação direta de trabalhadores em portos como o de Santos (SP), no Espírito Santo e no Pará podem ser anulados. Esses acordos, feitos com base na Lei dos Portos (nº 12.815, de 2013), já estavam sendo derrubados por tribunais regionais do trabalho.

A mudança de entendimento veio oito meses depois de a mesma Seção de Dissídios Coletivos ter validado acordo coletivo firmado pela Norte Operações de Terminais, que previa a atuação do Sindicato dos Estivadores do Pará para o fornecimento de trabalhadores para o carregamento e descarregamento de carga em três portos do Estado (RO 636-89.2018.5.08.0000).

Na ocasião, o relator, ministro Mauricio Godinho Delgado entendeu que poderia haver a contratação via sindicato, caso fosse estabelecido em acordo ou convenção coletiva de trabalho. Depois dessa decisão, tomada por unanimidade de votos, diversas entidades do setor foram ao TST para tratar do tema, que afeta centenas de processos na Justiça do Trabalho.

Ontem, contudo, em nova decisão unânime, os ministros mudaram de posição. Eles terminaram de julgar ação proposta pela Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), que pedia que o TST declarasse ser da competência exclusiva do Ogmo a gerência e o fornecimento dos trabalhadores avulsos. Requeria ainda que os sindicatos fossem proibidos de intermediar mão de obra. (DC-1000360-97.2017.5.00.0000).

O processo tinha começado a ser analisado em setembro. A relatora, ministra Kátia Magalhães Arruda, mudou seu voto e entendeu que a contratação teria que ser obrigatoriamente via Ogmo, quando houver uma unidade próxima. Ela tinha sido seguida pelos ministros Maria Cristina Peduzzi, Emmanoel Pereira, Ives Gandra e Aloysio Corrêa da Veiga. O ministro Mauricio Godinho Delgado então pediu vista ao relembrar do julgamento de fevereiro.

Ontem, Godinho voltou com seu voto-vista. Ele afirmou que, ao ouvir entidades envolvidas no assunto, estava alterando seu posicionamento. Para ele, a contratação de mão de obra via sindicatos desvirtuaria o papel dessas entidades na defesa dos trabalhadores. E acrescentou que a contratação via Ogmo traz mais garantias.

“Se o sindicato passa também a ser gestor de mão de obra, passa a ser responsável pelo ônus e encargos incidentes. Isso descaracterizaria, de maneira gravíssima o papel de defender esses trabalhadores”, disse ele, acompanhando o voto da relatora.

Em seguida, a ministra Maria Cristina Peduzzi tentou fazer uma ressalva para que a decisão não fosse válida para portos privados. Contudo, o ministro Aloysio Corrêa da Veiga observou que o processo não trata dos portos privados e sugeriu uma decisão apenas dizendo genericamente sobre a obrigatoriedade da contratação via Ogmo. Todos então concordaram.

Advogados afirmam que quase todos os portos do país tem um Órgão Gestor de Mão de Obra, com exceção de Manaus. Por isso, a mudança no entendimento seria significativa.

Lucas Rênio, sócio do escritório Advocacia Ruy de Mello Miller, que assessora operadores portuários e terminais, afirma que com um pedido de reconvenção feito por federações - entre elas a Federação Nacional dos Estivadores (FNE), o Ogmo serviria para contratar com exclusividade todos os trabalhadores e não só avulsos.

“Isso pode prejudicar o sistema como um todo. Porque toda a vaga de estivador, conferente, de capatazia, teria que ser preenchida pela Ogmo. E nem sempre o órgão tem trabalhadores suficientes, interessados e qualificados para a vaga”, diz. Hoje, acrescenta o advogado, os portos privados podem contratar livremente esses trabalhadores, conforme previsão do artigo 44 da Lei dos Portos (nº 12.815, de 2013).

A esperança, segundo ele, é que quando a decisão for publicada, faça-se a ressalva de que a capatazia, que representa 70% da mão de obra, não tenha que passar pelo Ogmo. Isso porque a reconvenção não foi aceita pelo TST. A discussão, contudo, afirma Rênio, deve terminar apenas no Supremo Tribunal Federal (STF) ou em alterações legislativas que deixem essas regras mais claras.

Já o Ministério Público do Trabalho (MPT) defendia a contratação exclusivamente via Ogmo. De acordo com Edelamare Barbosa Melo, subprocuradora-geral do trabalho, a decisão do TST pacifica a questão e dá uma orientação firme para a Justiça do Trabalho. “Se houver permissão de contratação via sindicatos por parte dos tribunais regionais essa decisão será revista pelo TST”, diz.

A orientação do TST, segundo Edelamare, garante oportunidade igual para todos que tenham qualificação e capacitação em postos de trabalho nos portos. “Impede a instrumentalização do recrutamento para favorecer determinados trabalhadores vinculados a diretorias sindicais, como ocorria no passado.”

Em nota enviada ao Valor, o presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários, Sergio Aquino, afirma que, com a decisão do TST, o Ogmo tem garantida a competência exclusiva para atuar na gestão, fornecimento, manutenção de cadastro e registro, além de treinamento de trabalhadores avulsos. “Há, portanto, a impossibilidade de qualquer outra pessoa exercer essa atribuição reservada por lei ao órgão gestor”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/10/2021

CHINA AVALIA INTERVIR NO MERCADO DE CARVÃO PARA CONTER ALTA DE PREÇOS

Aumento de preços “desviou-se dos fundamentos de oferta e demanda”, afirma agência chinesa

Por Valor — São Paulo

A principal agência de planejamento estatal da China está considerando uma intervenção no mercado de carvão após o aumento dos preços do combustível fóssil ter agravado a crise energética enfrentada pelo país.

“A Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRC) vai estudar medidas específicas para intervir nos preços do carvão e promover o retorno dos preços do carvão a uma faixa razoável”, disse o órgão em nota.

O comunicado foi divulgado depois de uma reunião entre a NDRC, o Conselho de Eletricidade da China e grandes produtores de carvão.



— Foto: *Charlie Riedel/AP*

No documento, a agência de planejamento diz que o atual aumento de preços “desviou-se completamente dos fundamentos de oferta e demanda”. Com o inverno se aproximando, a avaliação é que as cotações do carvão ainda apresentam uma “tendência de alta irracional”.

Pequim já havia ordenado que os produtores de carvão para tentar amenizar o impacto da crise energética que desacelerou o crescimento do país no terceiro trimestre.

No comunicado divulgado nesta terça-feira, a NDRC disse que o país aumentará sua produção para 12 milhões de toneladas por dia e dará prioridade à distribuição do combustível por portos e ferrovias.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2021

GANGUES GANHAM ATÉ US\$ 281 BILHÕES POR ANO COM CRIMES AMBIENTAIS

Infrações florestais, mineração ilegal e tráfico de resíduos representam dois terços dos valores estimados

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

Os crimes ambientais estão entre os que mais geram lucros no mundo, proporcionando ganhos variando de US\$ 110 bilhões a US\$ 281 bilhões por ano a gangues criminosas, boa parte na América do Sul e Central, segundo relatório examinado na reunião do G20 em Washington na semana passada.



O relatório foi preparado pelo Grupo de Ação Financeira contra a Lavagem de Dinheiro e o Financiamento do Terrorismo (Gafi/Fatf), e as estimativas de lucros dos criminosos são da Interpol. As três áreas de foco - crime florestal, mineração ilegal e tráfico de resíduos - representam 66%, ou dois terços dos valores estimados.

Foto : Ascom/Semas PA

O Gafi destaca que os crimes ambientais têm impactos muito além do custo financeiro, atingindo saúde e segurança pública, segurança humana e desenvolvimento social e econômico. Também alimenta a corrupção, e converge com outros crimes graves, como o tráfico de drogas e o trabalho forçado.

A primeira categoria, de crimes florestais (incluindo o corte ilegal de árvores e o desmatamento ilegal de terras) é o mais significativo em valor, gerando ganhos de US\$ 51 bilhões a US\$ 152 bilhões por ano. O Banco Mundial estima que os governos perdem algo entre US\$ 6 bilhões e US\$ 9 bilhões anualmente de arrecadação fiscal somente com o corte ilegal de madeira.

Baseado em respostas dos países ao estudo, o Gafi conclui que esse tipo de crimes está mais concentrado nas florestas tropicais na América do Sul (Brasil, Peru, Colômbia e Equador) e Central, na África, no sudeste da Ásia e em partes do leste da Europa. A madeira ilegal é transportada dessas regiões para destinações no Leste Asiático, América do Norte e Europa Ocidental.

O relatório menciona a Operação Arquimedes, no Brasil, que resultou na apreensão de 80 mil metros cúbicos de madeira ilegal em portos de Manaus. Diz que uma investigação paralela resultou na identificação e congelamento de US\$ 10 milhões de contas de empresas cúmplices.

Por sua vez, a mineração ilegal gera algo estimado entre US\$ 12 bilhões e US\$ 48 bilhões por ano para os criminosos. A mineração ilegal de ouro e diamantes é considerada uma das mais importantes fontes desse tipo de crime. A América do Sul e a África estão entre as principais áreas dessas atividades envolvendo pedras preciosas que vão depois para pontos de refinaria em mercados globais.

Quanto ao crime ambiental envolvendo resíduos, gera entre US\$ 10 bilhões e US\$ 12 bilhões anualmente, no mínimo. Quadrilhas particularmente bem organizadas operam no comércio ilegal de lixo perigoso, incluindo lixo eletrônico contendo cádmio ou chumbo, compostos de arsênico ou amianto, ou resíduos de processos na indústria química.

O levantamento tem ainda mais interesse antecedendo a Conferência do Clima em Glasgow, dentro de duas semanas, onde uma das questões centrais é o combate ao desmatamento das florestas, com foco na situação da Amazônia.

Para o Gafi, as ações governamentais para detectar e interromper os fluxos financeiros provenientes de crimes ambientais não têm sido proporcionais à dimensão do problema. A entidade exemplifica que, apesar dos significativos lucros envolvidos, o foco em crimes ambientais em avaliações de risco e investigações financeiras relevantes tem sido limitado até hoje.

Em resposta a uma pesquisa do Gafi, menos da metade dos países respondentes (20) havia considerado crimes ambientais em suas avaliações de risco de lavagem de dinheiro nacional ou setorial.

A maioria dos países criminaliza alguns aspectos de crimes ambientais, através de crimes específicos (por exemplo, colheita ilegal de toras) ou através de crimes ambientais mais gerais (por exemplo, exploração ilegal de recursos naturais), mas a legislação e regulamentação são frequentemente redigidas de forma restrita e podem excluir elementos transnacionais desses crimes (por exemplo, transporte e processamento transfronteiriço).

Em Washington, os ministros de Finanças do G20, reunindo as maiores economias desenvolvidas e emergentes, confirmaram apoio “para reforçar recomendações do Gafi na luta contra lavagem de dinheiro proveniente de crimes ambientais, particularmente agindo com base nas conclusões do relatório do Gafi”.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2021

EXPORTAÇÃO DE SOJA DEVERÁ ALCANÇAR 3,4 MILHÕES DE TONELADAS EM OUTUBRO, DIZ ANEC

Nos dez primeiros meses de 2021, volume já será superior ao de todo o ano passado

Por Rikardy Tooge, Valor — São Paulo

As exportações brasileiras de soja deverão chegar a 3,4 milhões de toneladas em outubro, segundo dados divulgados hoje pela Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anec) baseados nas programações dos portos. Na semana passada, a previsão para o mês era de 2,97 milhões de toneladas.

O novo número representa um aumento de 56,4% em relação ao mesmo mês de 2020, quando as exportações somaram 2,17 milhões de toneladas. Assim, entre janeiro e outubro os embarques poderão chegar a 82,4 milhões de toneladas, ante 81,4 milhões em igual período de 2020 - e mais que o total de todo o ano passado (82,3 milhões de toneladas).

Farelo de soja

Para as exportações de farelo de soja, a Anec passou a projetar 1,34 milhão de toneladas em outubro, pouco abaixo do previsto anteriormente e 0,9% acima do volume do mesmo mês de 2020. Nos primeiros dez meses do ano, os embarques deverão somar, com isso, 14,1 milhões de toneladas, ante 14,4 milhões de janeiro a outubro do ano passado.

Milho

No caso do milho, finalmente, a Anec agora prevê exportações de 2,31 milhões de toneladas neste mês, ante as 1,97 milhão estimadas na semana passada e com queda de 48,9% na comparação anual, reflexo da retração da oferta provocada pelas intempéries que golpearam a safrinha na temporada 2020/21.

Caso a projeção se concretize, o Brasil vai exportar 14,99 milhões de toneladas de milho de janeiro a outubro, segundo a Anec. No mesmo período do ano passado, foram de 24,6 milhões de toneladas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/10/2021

MINÉRIO DE FERRO CAI 0,2% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 124,04 POR TONELADA

No mês, a principal matéria-prima do aço ainda acumula ganho, de 4%. Em 2021, a desvalorização é de 22,7%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Vale lança “minério verde” que reduz em até 10% as emissões de gases do efeito estufa — Foto: Vinicius Morais

Os preços do minério de ferro seguem pressionados pela demanda mais fraca nos portos chineses e pela expectativa de queda na produção de aço na China pelo menos até o fim do ano, na esteira da atividade econômica mais fraca e das medidas adotadas para reduzir a emissão de gases do efeito estufa.

Nesta terça-feira, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, a tonelada de minério com pureza de 62% de ferro recuou 0,23%, para US\$ 124,04 no porto de Qingdao.

No mês, a principal matéria-prima do aço ainda acumula ganho, de 4%. Em 2021, a desvalorização é de 22,7%.

Segundo a Fastmarkets, nova rodada de cortes na produção de aço na província de Jiangsu e problemas de logística em Tangshan, importante polo siderúrgico na China, contribuíram para a perspectiva de enfraquecimento da demanda de minério no curto prazo.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), porém, os contratos mais negociados com entrega em janeiro subiram 0,1%, para 707 yuan (US\$ 110,37) por tonelada.

De acordo com a consultoria Mysteel, a queda nos embarques de minério a partir do Brasil e da Austrália na última semana deram algum suporte aos preços futuros.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/10/2021

PROBLEMAS NAS CADEIAS DE SUPRIMENTO DEVEM PERSISTIR POR “VÁRIOS MESES” , DIZ OMC

Diretora da organização cita como principais motivos a falta de contêineres e às incompatibilidades entre oferta e demanda

Por Valor — São Paulo

A diretora-geral da Organização Mundial do Comércio, Ngozi Okonjo-Iweala, disse nesta terça-feira (19) que os problemas nas cadeias globais de suprimentos devem permanecer por “vários meses” devido à falta de contêineres e às incompatibilidades entre oferta e demanda.

As declarações foram feitas durante um evento organizado pelo jornal “Financial Times”. Para Okonjo-Iweala, as companhias marítimas não previram a força da recuperação das economias após a pandemia de covid-19.

Okonjo-Iweala disse que os trilhões de dólares em pacotes fiscais aprovados pelos governos para amortecer o impacto da crise estão fomentando um aumento na demanda do consumidor. Segundo ela, há “um certo pânico” entre alguns empresários de que seus setores também sejam afetados pelos problemas logísticos.

Com a aproximação da época de festas de fim de ano em muitas partes do mundo, ela acredita que essas dificuldades nas cadeias globais de suprimentos persistam nos próximos meses, especialmente porque faltam contêineres para transportar a alta demanda por bens.

Outro problema, segundo a diretora-geral da OMC, são as disparidades nas taxas de vacinação contra a covid-19 entre os países. Enquanto os países mais ricos já avançam na recuperação econômica, os mais pobres continuam em dificuldades, já que, além da falta de vacinas, não possuem o mesmo espaço fiscal para apoiar as economias

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/10/2021

FORTE AVANÇO NA FIXAÇÃO DE PREÇOS DO AÇÚCAR PARA 2022/23

Usinas brasileiras fixaram em setembro o preço de 1,5 milhão de toneladas de açúcar que serão exportadas na próxima safra, segundo a Archer Consulting

Por Rikardy Tooge — De São Paulo



As usinas brasileiras fixaram em setembro o preço de 1,5 milhão de toneladas de açúcar que serão exportadas na temporada 2022/23, que terá início em abril, mostra levantamento da Archer Consulting. Segundo a empresa, esse foi o maior volume mensal negociado para o próximo ciclo.

Embarque de açúcar no porto de Santos: cotações atraentes no mercado internacional estimulam a fixação de preços da commodity para exportação — Foto: Luis Ushirobira/Valor

Com isso, já são 9,8 milhões de toneladas da commodity com valores definidos - ou 38,5% do total que a Archer calcula que será exportado. “Em setembro do ano passado, o percentual para a safra 2021/22 era de 32,5%. Portanto, estamos ligeiramente mais acelerados neste ano”, informou a consultoria, em nota

O preço médio de fixação no mês passado ficou em R\$ 2.424 a tonelada, uma alta de 1,5%, ou R\$ 35 por tonelada, em relação a agosto, refletindo a valorização do açúcar no mercado internacional.

Ontem, na bolsa de Nova York, o contrato do açúcar para dezembro, o mais negociado atualmente, caiu 2,27% (45 pontos), a 19,35 centavos de dólar por libra-peso, e o de segunda posição, para maio, por sua vez, recuou 1,64% (32 pontos), para 19,14 centavos de dólar por libra-peso. Nos últimos 12 meses, em contrapartida, esse papel acumula valorização de 38,7%, segundo cálculos do Valor Data. Em 2021, a alta é de mais de 30%.

“Continuamos a sugerir que as usinas fixem preços em reais por tonelada ao longo da safra [...] para aproveitar uma eventual alta dos preços em centavos de dólar por libra-peso”, disse a Archer.

Na média, os preços do volume total já negociado para a próxima safra são de 15,93 centavos de dólar a libra-peso (sem prêmio de polarização), ou R\$ 2.027 a tonelada (posto no porto de Santos, com prêmio de polarização).

Para que o etanol hidratado seja mais vantajoso que o açúcar na próxima safra, o preço do litro terá que ficar acima de R\$ 3,549. Isso significa que o bicomcombustível terá que subir acima dos valores atuais para ser competitivo. Na última semana, as usinas paulista negociaram o etanol a R\$ 3,429 o litro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

ECOSSISTEMAS DE NEGÓCIOS PORTUÁRIOS BRASILEIRO E SUAS CONCESSÕES

Debate sobre o tema é pauta do Summit Portos 5.0
Por SUMMIT PORTOS - 5.0

Com o objetivo de ampliar a participação do Brasil no comércio internacional de importação e exportação, será realizado o Summit Portos 5.0. O evento irá abordar assuntos sobre o desenvolvimento do setor portuário.



Os importadores e exportadores exigem um serviço eficiente, ágil e com o menor custo possível, por esse motivo a inovação é a palavra-chave para esse setor.

Ecossistemas de negócios portuários brasileiro e suas concessões

Os atores públicos e privados têm exercido cada vez mais parcerias para atender a

lógica de que a concorrência é a base dos mercados eficientes. Dessa forma, os resultados que são entregues à população estão cada vez melhores.

A participação do Brasil no comércio internacional ainda é pequena, o país representa cerca de 1,2% das exportações – 27º na posição global – e 1% das importações – 28º na posição global – de acordo com o relatório da Organização Mundial do Comércio (OMC). Entretanto, mesmo que pequena, essa participação mostra o grande potencial de crescimento que o Brasil possui.

Segundo o último Plano Nacional de Logística Portuária, publicado em 2019, o setor de cargas conteneurizadas movimentou no país, no ano de 2018, um total de 114,0 milhões de toneladas – 9,9 milhões de TEU. O governo espera que, até 2060, o crescimento dos fluxos de longo curso chegue a 142%, considerando importação e exportação.

O evento Summit Portos 5.0 se insere na transformação e multiplicação das parcerias firmadas entre o setor privado e público, somando ainda ao aumento das perspectivas de crescimento das exportações e importações, sendo a chave para a sustentabilidade do crescimento portuário nacional.

Os temas do evento Summit Portos 5.0 serão:

- Tipos de concessões no Brasil e no mundo;
- Funções e responsabilidades das agências e dos órgãos reguladores;
- Economias de escala e níveis de competição;
- Lógica de integração vertical na logística;
- Os efeitos e a concentração na competição, acesso ao mercado, nível de serviços e preços;
- Debate e recomendações gerais ao modelo brasileiro de concessões.

Serão também levantados assuntos em painéis e discussões de temas que impactam a estratégia brasileira portuária:

- Estabilidade jurídica e segurança nos investimentos;
- Redução de burocracia e regulação responsiva;
- Arranjo produtivo e sincromodalismo;
- Mercado competitivo portuário – Mercado relevante;
- Palestra de encerramento (cadeia logística integrada).

O Summit Portos 5.0 será um evento presencial para convidados, porém, quem estiver interessado em participar de forma remota poderá se inscrever através do link para assistir a transmissão de forma online.

A cobertura do evento será realizada pelo Grupo Tribuna, juntamente com os portais de notícias ATribuna.com.br e G1 Santos, com o apoio das empresas APM Terminals e Terminal Investment Limited (TiL).

O apresentador e escritor do Grupo Tribuna Maxwell Rodrigues fala sobre os desafios de reunir grandes personalidades para realizar os debates sobre o tema. “O desafio em reunir as principais personalidades para debater temas que vão contribuir com o desenvolvimento do setor portuário brasileiro é enorme. O Grupo Tribuna, com sua vasta experiência, irá promover o Summit 5.0, que irá trazer um pouco mais da nova agenda de integração logística do século XXI. Conectar as verticais e modais com segurança, estabilidade e atratividade dos investimentos irá demandar um grande esforço de todos os atores envolvidos”, finaliza Rodrigues.

O evento Summit Portos 5.0 será no dia 21 de outubro, das 13h às 18h, no B Hotel, em Brasília – Asa Norte. Todas as medidas de segurança serão tomadas por conta da pandemia do novo coronavírus.

Para quem quiser participar de forma remota é preciso apenas acessar ao link

https://www.sympla.com.br/summit-portos-50_1379175.

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

Data: 19/10/2021

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ACUMULA PEDIDO DE MINERADORAS PARA CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS

com Mariana Grazini e Andressa Motter

Pasta afirma que solicitações já estão em análise

SÃO PAULO - O Ministério da Infraestrutura recebeu dois novos requerimentos de mineradoras para a construção e operação de rodovias.

Segundo a pasta, a Morro do Pilar Minerais propôs uma ferrovia com 100 quilômetros de extensão e R\$ 1 bilhão de investimento, para transportar carga de minério de ferro (granéis sólidos) ligando Colatina e Linhares (ES). E a Brazil Iron Mineração planeja 120 quilômetros na Bahia, entre um terminal ferroviário em Abaíra, e Brumado.



Levada por uma carreta, locomotiva a diesel que já foi da Companhia deixa Campinas rumo a Itu Vanderlei Antonio Zago

Com os novos pedidos protocolados no ministério, as solicitações para a criação de linhas no país pelo novo modelo de autorização ferroviária lançado em setembro chegam a 21, ou quase R\$ 84 bilhões de investimentos e 5,6 mil quilômetros de novos trilhos.

As solicitações vão para análise da equipe da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres. Quase 15 delas estão na avaliação da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 19/10/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

GOVERNO ANUNCIA PLANO PARA REDUZIR EMISSÃO DE CARBONO NA AGROPECUÁRIA

Por Daniella Longuinho - Repórter da Rádio Nacional - Brasília

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento anunciou nesta segunda-feira as metas do ABC+, Plano Setorial de Adaptação e Baixa Emissão de Carbono na Agropecuária. O objetivo do governo federal é reduzir a emissão de carbono equivalente em 1,1 bilhão de toneladas no setor agropecuário até 2030. O valor é sete vezes maior do que o plano definiu em sua primeira etapa, na década passada. Já em área, a meta é atingir com tecnologias sustentáveis mais de 72 milhões de hectares; ampliar o tratamento de 208 milhões de metros cúbicos de resíduos de animais e abater cinco milhões de cabeças de gado em terminação intensiva.

O plano ABC+ busca também contribuir com o cumprimento dos compromissos internacionais do Brasil de desenvolvimento sustentável frente às mudanças climáticas.

A ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, ressaltou a vulnerabilidade dos produtores rurais diante de efeitos climáticos extremos e apontou que o ABC+ pretende fortalecer o setor.

Entre as tecnologias do Plano ABC+ estão a recuperação de pastagens degradadas, florestas plantadas, bioinsumos e sistemas de plantio direto, de integração e irrigados.

No dia 06 de novembro, a política será apresentada na COP-26, Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, na Escócia. O ministro do meio Ambiente, Joaquim Leite, apontou o papel da agricultura dentro de uma economia verde.

As metas e tecnologias definidas para o ABC+ receberam cerca de 500 contribuições via consulta pública realizada ao longo do mês de setembro deste ano. A cada dois anos, esses objetivos e recursos serão revisados.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 19/10/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INVESTIMENTOS DE PAÍSES EM INFRAESTRUTURA REFORÇAM NECESSIDADE DE MELHORIAS PARA REGIÃO NORTE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 19 Outubro 2021



Arquivo/Divulgação

Empresários paraenses acreditam que produção de grãos, no Centro-Oeste e no Norte, crescerá muito nessa e nas próximas décadas, demandando que estrutura e instalações brasileiras para exportação não percam competitividade.

Empresários paraenses avaliam que o desenvolvimento da infraestrutura do estado será fundamental para manter a expansão dos portos locais e para que o país acompanhe a tendência de investimentos que as grandes economias mundiais estão prometendo para o período pós-pandemia. O presidente da Associação Comercial do Pará (ACP) e vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), Clóvis Armando Lemos Carneiro, acredita que os aportes bilionários anunciados para infraestrutura anunciados pelo governo norte-americano reforçam a oportunidade para o Brasil recriar um plano de industrialização e mostram a necessidade do país investir em sua logística para não perder competitividade.

O 'Plano Biden' prevê investimentos de US\$ 300 bilhões para a indústria de transformação e US\$ 621 bilhões na infraestrutura de transportes, visando crescimento do desempenho do comércio exterior americano. Carneiro salientou que, nesse aspecto, o principal concorrente brasileiro no mercado agrícola internacional (EUA), que já dispõe de excelente infraestrutura, vai aplicar bilhões de dólares em infraestrutura de transportes. Para Carneiro, não se pode esperar mais grandes aberturas no comércio exterior.

Segundo o empresário, o dever de casa do Brasil será investir em infraestrutura, o que abre caminho para expansão dos portos da região Norte. No Pará, existe expectativa de que a

Ferrogrão se viabilize nos próximos anos, retirando média de 1.500 caminhões por dia que trafegam pela BR-163 e que chega a 3.000 veículos no auge da safra da soja.

Carneiro estima que Santarém seja das cidades portuárias paraenses a que tenha a melhor relação porto-cidade. Com a expansão do porto prevista no plano diretor urbano de Santarém e o projeto municipal de criação de um anel viário unindo BR-163 e a PA-370, a expectativa do setor empresarial é de facilitação do acesso ao porto de cargas vindas do Mato Grosso e da região da Transamazônica.

O vice-presidente da Fiepa disse que o Porto de Vila do Conde ainda tem problemas de acesso pela PA-481, principalmente na estação das chuvas. Os empresários locais defendem a construção de um ramal de Açailândia na interseção da Estrada de Ferro Carajás (EFC) com a ferrovia Norte-Sul até Barcarena. E um segundo ramal da região sudeste do Pará, ou até a EFC ou até a ferrovia Norte-Sul. "Enquanto isso não acontece, há necessidade de definirmos um programa plurianual de manutenção de acesso ao porto — ou criando um convênio plurianual entre governo federal, estado ou prefeitura para manutenção da rodovia PA-481, ou federalizando o trecho mais próximo ao porto", projetou Carneiro durante o 40º Encontro Nacional de Comércio Exterior (Enaex), promovido pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

Ele considera que a relação mais complicada porto-cidade atualmente se dá em Belém, onde o porto está localizado parte no centro histórico da cidade e parte em seu entorno. Além disso, existem galpões do porto que são tombados. Carneiro contou que o principal problema do Porto de Belém é a expansão do pátio de contêineres para atender indústrias instaladas na região metropolitana. Ele explicou que as indústrias locais hoje estão trazendo as cargas marítimas até Pecém (CE), levando 23 horas de caminhão até Belém, num trecho de 1.500 quilômetros.

A associação comercial do Pará e Fiepa entendem que o Porto de Outeiro deve ser destinado a graneis agrícolas. O objetivo é que o porto movimente, pelo menos, 10 milhões de toneladas por ano. Carneiro disse que existe expectativa de que a licitação seja feita em três modos, porém existem ameaças a essa exploração consensual por parte dos empresários paraenses. Ele lembrou que já houve proposta para instalação de terminal de combustíveis e para uso da marinha de guerra, por exemplo.

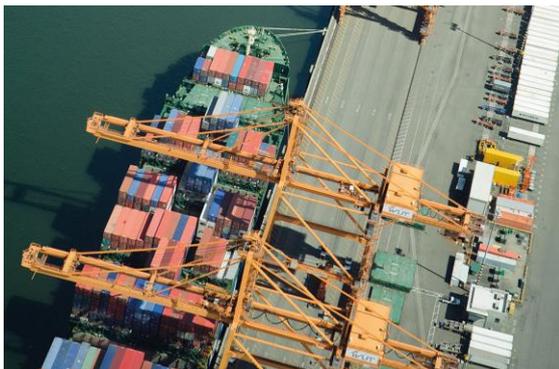
A expectativa dos empresários é que o mercado internacional de grãos terá crescimento vigoroso pelo crescimento vegetativo da população mundial e pela melhora da renda, especialmente da população asiática. E que os rios da Amazônia oferecem condição logística privilegiada. "Nós empresários paraenses entendemos que a produção de grãos, tanto no Centro-Oeste, quanto no Norte — principalmente Pará — crescerá muito nessa e nas próximas décadas", projetou Carneiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2021

AGENTES DEFENDEM EQUILÍBRIO E QUALIDADE DE PARTICIPANTES DE CAPS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 19 Outubro 2021



Arquivo/Divulgação

Durante painel do 40º Enaex, avaliação foi que precisa haver nomeação de membros capacitados que possam contribuir com assuntos estratégicos para o melhor planejamento portuário.

Agentes do setor portuário consideram que é preciso discutir um modelo para os conselhos de autoridade portuária (CAPs) com maior equilíbrio entre as representatividades e critérios de escolha que avaliem a qualidade dos participantes a fim de contribuir com o desenvolvimento do porto. A

avaliação é que, a partir da Lei 12.815/2013, os CAPs passaram a ter caráter mais consultivo do que deliberativo. No entanto, eles acreditam que é necessário buscar nomeações qualificadas que entendam do funcionamento e do planejamento dos sistemas portuários locais.

O presidente da Hidrovias RS, Wilen Manteli, disse que a perda de poder deliberativo se deu por culpa do setor empresarial que, durante as discussões da medida provisória 595/2012, que deu origem à Lei 12.815/2013, concentrou-se na questão da movimentação de carga de terceiros. Ele chamou a atenção para a necessidade de, mesmo com a limitação de atribuições, serem escolhidos membros qualificados no conselho. "Cabe a cada membro do CAP ter essa responsabilidade, mas entidades que indicam, seja do governo, seja do setor privado, têm que ter a determinação de nomear pessoas comprometidas com desenvolvimento do porto e com a região do porto", afirmou, na última semana, durante o 40º Encontro Nacional de Comércio Exterior (Enaex), promovido pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

Manteli considera importante para o CAP sugerir alterações no regulamento de exportação do porto. Ele defendeu que CAP e a administração do porto precisam ser parceiras com o objetivo comum de olhar para o desenvolvimento do porto. Para o empresário, cabe ao CAP sugerir alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento (PDZ) e, eventualmente, procurar canais competentes para reclamar de sugestões não acatadas, se for o caso.

O vice-presidente do Conselho de portos da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), Sérgio Fraga Santos Faria, defendeu que o CAP precisa sair da discussão de rotina imediata de interesses e passar a discutir assuntos estratégicos, como um plano articulado conjunto de combate à emergência e acessos ferroviários aos portos. Para Faria, o CAP local tem que abraçar as demandas ambientais, a competitividade e problemas de dragagem e acesso que são comuns aos oito portos da Baía de Todos os Santos. "O CAP precisa se tornar um fórum com representação dos portos e players da atividade portuária e constituir uma nova agenda para discussão mais acentuada", sugeriu.

Faria também é a favor de representação efetiva para terminais de uso privado (TUPs) no CAP local, considerando que seis das oito instalações portuárias da Baía de Todos os Santos são TUPs. Ele apontou que, na Bahia, os representantes com assento no CAP foram praticamente os mesmos nos últimos anos. "As pessoas se eternizaram em suas cadeiras no CAP. Da parte do poder público, houve um grande desconhecimento do que é realidade portuária", comentou. Segundo Faria, a presença de 'figurinhas carimbadas' em alguns segmentos prejudicou as discussões de temas importantes. "Sem defender de forma alguma a extinção do CAP, acho que ele precisa se reinventar e buscar novas alternativas", levantou.

O diretor da Notre Dame Logística e Consultoria e da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Elias Gedeon, considera um vício no Brasil não separar o provedor de serviço do dono da carga no bloco do CAP. Ele entende que esse problema contamina as discussões, uma vez que esses dois atores muitas vezes têm interesses conflitantes. "O dono da carga, quem paga a conta de todo mundo, não pode ficar sem voz, como vem acontecendo", alertou.

Gedeon observa que os provedores de serviço costumam ser mais organizados, qualificados e treinados. "Todas as leis e regulamentos em Brasília, em geral, são mais influenciados pelos provedores de serviço do que pelo dono da carga. A partir da Lei 8.630/1993 e da Lei 12.815/2013, vimos a influência clara dos provedores de serviços. Não se pode continuar esse vício do provedor de serviço influenciar as discussões no CAP e ter voz maior", defendeu.

Ele disse que a primeira questão a ser corrigida no CAP é sua composição para que cada ente da cadeia produtiva possa ter voz própria. "O CAP perdeu poder deliberativo por culpa nossa que passamos anos com ele dominado por grupos que não tinham interesse em concorrência, no desenvolvimento do porto e congelavam tarifas por anos. Esses grupos de provedores de serviços controlavam, maculando a discussão. Antes era menos pior porque tinha bloco do poder público, dos operadores bloco do usuário misturava exportador e importador", comparou.

Gedeon acredita que o CAP não deve debater sobre expansão do porto, nem decidir sobre licitação, tarifas e fiscalização das atividades. Segundo o diretor da Fiesp, ao CAP indicar representantes para o conselho administrativo (Consad), o dono da carga dificilmente terá condição de se sentar neste conselho porque o fornecedor de serviço tem dois representantes a mais no bloco do CAP.

O diretor da AEB e diretor da Merco Shipping, Alúcio Sobreira, sugeriu como novo modelo ideal o CAP fazer parte do sistema de governança portuário. Ele destacou que, quando se fala em desestatização, é momento de demonstrar o que é necessário mudar, pensar fora da caixa e dar valor à carga, sem menosprezo aos demais atores do setor. Sobreira propôs que o formato do CAP faça parte das discussões permanentes da AEB, colhendo opiniões divergentes de forma a buscar soluções. "É necessário ter um instrumento de governança que não se confunda com o Consad das empresas portuárias e esteja focado na realidade do comércio exterior e na dinâmica do negócio", acredita.

Carlos Alberto Auffinger, relações institucionais portuárias da Vale, entende que é preciso estudar as vantagens e desvantagens de cada modelo. Ele considera que no formato mais deliberativo havia menos governo, e participação gerencial mais efetiva. No modelo atual consultivo, ele observa mais governo, mais networking e serviço institucional para tentar convencer setores a seguir o caminho do desenvolvimento. "Precisamos de bons representantes, qualificados e indicados pelas entidades. Em Itaguaí (RJ), a conversa foi fundamental nas campanhas de vacinação dos portuários", avaliou. Para Auffinger, é hora de pensar na evolução que os CAPs deverão sofrer para poder atuar nesse novo modelo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2021

CDRJ VISITA O CADIM PARA IMPLANTAÇÃO DE VTMS NO PORTO DE ITAGUAÍ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001



A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, estuda a possibilidade de instalação de um radar e câmeras convencionais e térmicas no Centro de Avaliação da Ilha de Marambaia (Cadim), para o monitoramento do tráfego aquaviário na Baía de Sepetiba. O objetivo é atender às necessidades do projeto em andamento para implantação de um VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) no Porto de Itaguaí.

Na última quarta-feira (13), o gestor de VTMS da autoridade portuária, Marcelo Villas-Bôas, esteve no Cadim para uma visita com representantes do Comando de Operações Navais e da Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha. A visita às instalações da Marinha do Brasil visou analisar a infraestrutura existente e avaliar a viabilidade técnica de empregá-la no projeto do VTMS, mediante instalação de um radar e câmeras óticas e termais nesse local.

Villas-Bôas explicou que "no presente momento, a Marinha e a CDRJ estão em tratativas avançadas com vistas a incluir o projeto do VTMS de Itaguaí, por meio de um termo aditivo ao convênio firmado em dezembro de 2019 entre as autoridades marítima e portuária do Rio de Janeiro, com foco nos Portos do Rio de Janeiro e Niterói. Verificamos in loco, com as visitas ao Cadim e ao Farol de Castelhanos, que será possível estabelecer, em conjunto com os equipamentos que serão instalados no edifício sede da administração do Porto de Itaguaí, uma rede de monitoramento ativo do tráfego aquaviário na Baía de Sepetiba".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2021

PORTOS DO PARANÁ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA O PROJETO MOEGÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001



A empresa pública Portos do Paraná realiza nesta quarta-feira (20) audiência pública para receber, da comunidade, contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Projeto Cais Leste, conhecido como “Moegão”.

A proposta traz a centralização da descarga ferroviária em uma moega exclusiva, com reestruturação rodoferroviária dos acessos dos Terminais da Região Leste do Porto de Paranaguá, otimizando a capacidade de recepção de cargas em ambos os modais rodo e ferroviário.

Serviço

Data: 20 de outubro, quarta-feira

Horário: 14 horas

Onde: www.webconf.pr.gov.br/b/jam-cxd-th1-cp5

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2021

PORTOS DO PARANÁ INICIA A ETAPA DE REMOÇÃO DE ROCHAS DA PEDRA DA PALANGANA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001



Nesta terça-feira (19), a Portos do Paraná iniciou a etapa de remoção das rochas dos pontos mais rasos da Pedra da Palangana. O trabalho será feito com o auxílio de uma draga mecânica. Os pedaços removidos serão levados ao canteiro da obra para a britagem. Ao final desse processo, as pedras serão doadas a municípios do litoral paranaense.

A derrocagem da Pedra da Palangana visa dar mais segurança para a navegação e para o meio ambiente, com a remoção dos pontos mais rasos do complexo de rochas

subterrâneas. Com a remoção de apenas 22,3 mil metros cúbicos, cerca de 12% do total da Pedra, o risco de encalhe de navios e desastres ambientais será minimizado.

“Desde que começou, no início de setembro, a obra vem seguindo todos os protocolos de segurança, de forma controlada e responsável, com todos os cuidados para o meio ambiente, para a população que vive nas proximidades e para o porto”, disse Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da empresa pública que administra os portos de Paranaguá e Antonina.

De 6 de setembro até agora, já são quase 45 dias de obras. “Nossos canais de comunicação seguem permanentemente atualizados, a cada alteração ou nova etapa. Além de segurança, estamos realizando a obra com total transparência”, completou Garcia.

As pedras, como qualquer brita, poderão ser usadas em diversas obras municipais, de asfalto a construção de edifícios. “Além de colaborar em mar, para a navegação, colaboramos em terra com a doação desse material que os municípios teriam que comprar”, diz o diretor-presidente. A

destinação das pedras aos sete municípios do Litoral será coordenada pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística.

Segundo a Diretoria de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, a draga mecânica equipada com guindaste e concha (grab) recolhe os pedaços menores das rochas fragmentadas e os depositam em uma barça com cisterna. Em terra, as rochas serão recicladas através de britagem.

“Neste momento, a equipe vai começar a remover as rochas das três porções já derrocadas”, comenta a engenheira Bruna Calloni, coordenadora de Batimetria e Dragagem, da Gerência de Engenharia Marítima. Ainda de acordo com a coordenadora, o canteiro da obra, localizado atrás do terminal de contêineres do Porto de Paranaguá, está preparado com espaço e equipamentos suficientes para acomodar as rochas.

Neste momento, as atividades ocorrem nas porções mais internas e centrais do canal de navegação. Por isso, por 18 horas diárias, a passagem de grandes embarcações (navios, dragas, balsas de abastecimento) está impedida.

As manobras dos navios no canal principal estão ocorrendo dentro de uma janela diária de seis horas: entre as 4 horas antecedentes à maré cheia, estendida até 2 horas depois. O fluxo de navios pelo canal de acesso alternativo, o Surdinho, segue permitido dentro das normas de navegação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2021

MWM MOTORES EXPANDE PORTFÓLIO DE MOTORES MARÍTIMOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 19 Outubro 2021

A MWM Motores e Geradores expande seu portfólio de motores e peças com a MAN Engines — uma unidade de negócios da MAN Truck & Bus. As empresas são parceiras há 48 anos.



O acordo trata da comercialização dos motores MAN não automotivos movidos a diesel ou gás e suas peças de reposição. Os equipamentos são destinados especificamente a embarcações marítimas e geração de energia para os mercados brasileiro e argentino, além de aplicações off-road por toda a América do Sul.

Para o presidente e CEO da MWM, José Eduardo Luzzi, "este é mais um acordo com a nossa parceira MAN, no qual ambas as empresas se beneficiarão. Os motores marítimos e estacionários da MAN contarão com

a extensa e especializada rede de distribuição da MWM, que possui experiência e grande potencial de vendas para comercializar seus produtos. Em contrapartida, a MWM expandirá seu portfólio com motores e peças que contam com a qualidade e tecnologia de seus produtos já conhecidos no mercado e completará sua linha de produtos nesses segmentos e em faixas de potência anteriormente não atendidas. A parceria e os projetos com a MAN nos permitem reinventar para ir além, e é por isso que resultam em sucesso", diz Luzzi.

A MWM Motores, fabricante independente de motores Diesel, tem sua planta em São Paulo (SP). Com 68 anos de atuação, a companhia, afiliada do grupo norte-americano Navistar, atua em mercados diversos como Estados Unidos, Turquia, China, Coreia e México. Os produtos da empresa atendem aos segmentos veicular, agrícola, industrial, geração de energia e marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2021

IBERDROLA CONSTRUIRÁ PARQUE EÓLICO OFFSHORE GIGANTE NO MAR DO NORTE

Da Redação OFFSHORE 19 Outubro 2021



A Iberdrola, líder mundial em energia eólica, investirá seis bilhões de libras (US\$ 8,24 bilhões) em um complexo de parques eólicos no Mar do Norte, na costa leste da Grã-Bretanha. Será seu maior projeto de investimento em todo o mundo, disse a empresa em comunicado nesta segunda-feira (18).

As grandes turbinas terão capacidade para gerar 3,1 gigawatts de eletricidade, o suficiente para abastecer mais de 2,7 milhões de residências.

O posicionamento das turbinas no mar permite que os geradores capturem altas velocidades do vento sem quaisquer das barreiras existentes em terra. A tecnologia é considerada um componente-chave nos planos de descarbonização de algumas das maiores economias do mundo.

O investimento da Iberdrola depende ainda de permissão governamental. A Grã-Bretanha pretende ter instalados 40 GW de capacidade eólica offshore até 2030, contra os atuais 10,4 GW.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2021

SUBSEA 7 CONQUISTA 3 NOVOS CONTRATOS NO BRASIL

Da Redação OFFSHORE 19 Outubro 2021

A Subsea 7 anunciou nesta terça-feira (19) novos contratos de longo prazo com a Petrobras para as embarcações de apoio a dutos (PLSV) "Seven Waves", "Seven Rio" e "Seven Sun". Os contratos serão registrados em carteira no quarto trimestre.



Atribuído como "grande prêmio" pela operadora, o valor combinado dos contratos está entre US\$ 500 milhões e US\$ 750 milhões.

Cada contrato compreende um período firme de três anos e uma opção subsequente de um ano. A "Seven Waves" iniciará o novo contrato no primeiro trimestre de 2022. A "Seven Rio" iniciará o novo contrato no segundo trimestre de 2022. E a "Seven Sun" iniciará o novo contrato no terceiro trimestre de 2022. Antes de iniciar os novos contratos, cada navio passará por pequenas modificações

que exigem uma curta permanência em estaleiro e despesas de capital modestas, segundo a Subsea 7.

O período restante dos contratos atuais da "Seven Waves" e da "Seven Rio" com a Petrobras serão transferidos para a "Seven Seas", que será implantada no Brasil em 2022.

Daniel Hiller, vice-presidente da Subsea 7 no Brasil, disse: "Valorizamos nosso relacionamento de longa data com a Petrobras e esses novos contratos refletem bem em nosso histórico de entrega de atividades de PLSV bem-sucedidas no Brasil, alcançando altos padrões de segurança e um forte desempenho operacional".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2021

"PRECISAMOS OFERECER ÁREAS QUE ESTÃO PARADAS", DEFENDE TOKARSKI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Outubro 2021



Arquivo/Divulgação

Diretor da Antaq avalia que ritmo da licitação de arrendamentos evoluiu nos últimos anos, tanto nas modelagens tradicionais, quanto nos arrendamentos simplificado. Leilão do dia 19 de novembro terá 5 áreas em modelo simplificado.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, destacou, na última semana, que existe mais de uma centena de áreas ociosas que podem ser oferecidas ao setor privado. Ele avalia que o

ritmo da licitação de arrendamentos evoluiu nos últimos anos, tanto nas modelagens tradicionais, quanto nos arrendamentos simplificados. No entanto, ele considera que os 36 ativos leiloados desde 2015 ainda são pouco, diante do potencial de arrendamento de novas áreas.

"Temos mais de uma centena de áreas que podem ser oferecidas. Fizemos o primeiro arrendamento simplificado (Salvador-SSD09), gastando apenas cinco meses do estudo ao lançamento. Qualquer um desses outros 36 [ativos licitados] não gastou menos de dois anos", analisou Tokarski, durante o 40º Encontro Nacional de Comércio Exterior (Enaex), promovido pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB). A Antaq vai realizar dois leilões para oferta de arrendamentos portuários, nos próximos dias 5 e 19 de novembro.

A previsão é que serão oferecidos mais cinco arrendamentos simplificados no leilão do dia 19 de novembro. As áreas estão nos portos de: Rio Grande-RS (1), Rio de Janeiro-RJ (2), Salvador-BA (1) e Vila do Conde-PA (1). Tokarski observa que o oferecimento de áreas portuárias vem aumentando paulatilmente e que o instrumento de arrendamentos simplificados pode ajudar a viabilizar operacionalmente áreas que estão há muito tempo sem serem utilizadas. "Precisamos oferecer áreas que estão paradas", defendeu o diretor da agência.

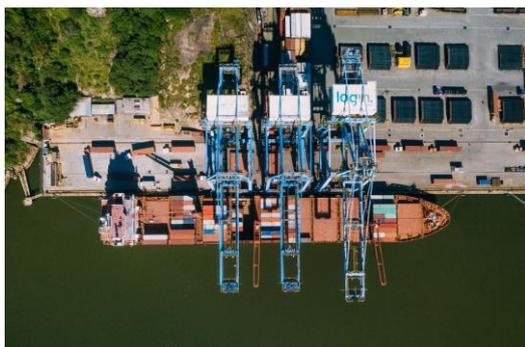
Tokarski também citou a ferramenta do contrato de uso temporário, objeto da lei 10.672/2021, que permite firmar contratos de uso temporário até 48 meses para testes de movimentação de cargas consolidadas. Nesse modelo, foram feitos dois arrendamentos: um em Santana (AP) para contêineres e outro para atividades de apoio offshore em Maceió (AL). "Estamos passando cada vez mais para a iniciativa privada estamos preparados para avançar", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2021

PORTO DE VITÓRIA CONQUISTA SEU MELHOR TERCEIRO TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Outubro 2021



O Porto de Vitória alcançou seu melhor terceiro trimestre este ano, em termos operacionais. Julho, agosto e setembro somaram 2.334,25 mil toneladas de carga movimentada, com total de 203 atracações no período.

Dentre os destaques, o granel sólido ficou na primeira posição, com 1.190,437 toneladas movimentadas. Foi seguido pela carga containerizada e granel líquido, com 779,939 toneladas e 260,066 toneladas, respectivamente. Já as cargas mais movimentadas foram adubo e fertilizante, com 462.315 toneladas, e

mármore e granito, com 426.109 toneladas.



Antes de 2021, o melhor 3º trimestre da história do Porto de Vitória havia sido registrado no ano passado, quando alcançou 2.096,93 mil toneladas movimentadas.

De acordo com a coordenadora de Marketing e Gestão de Negócios da Codesa, Raquel Guimarães, o 3º trimestre deve puxar os números de movimentação do ano para um novo recorde. "Isso se deve, em grande parte, às cargas de granel sólido como fertilizantes e carvões diversos, e ao bom desempenho do TVV (Terminal de Vila Velha). Somado a isso, temos tido crescimento forte em praticamente todas as cargas operadas no porto, incluindo os granéis líquidos, veículos e carga geral", sublinhou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006