

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 197/2021
Data: 21/12/2021**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
GERENCIAMENTO DO TRÁFEGO DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS É OBJETO DE ESTUDO	4
PORTO DE SANTOS: 14 NAVIOS DEIXAM DE CHAMAR AVULSOS APÓS PROTESTO DE ESTIVADORES	5
PESQUISA DE ESTUDANTE DESENVOLVE SOFTWARE PARA MELHORAR SEGURANÇA EM TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS.....	6
LICITAÇÃO DE TÚNEL SUBMERSO NO PORTO DE SANTOS DEVE SER REALIZADA EM 2022	8
DE POPA A PROA: INOVAÇÃO TECNOLÓGICA, UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	10
ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	10
CONSULTOR JURÍDICO	11
PORTOS SECOS, CENTROS LOGÍSTICOS E INDUSTRIAIS ADUANEIROS E O VACUUM LEGISLATIVO	11
JORNAL DO COMMERCIO - PR	15
NORONHA RECEBE PRIMEIRO VOO VINDO DIRETO DE SÃO PAULO	15
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	16
SPA CONTRATA FUNDAÇÃO PARA ELABORAR PROJETO BÁSICO DO VTMS DO PORTO DE SANTOS	16
CLIMA SEVERO DESTRÓI SUDESTE DA ÁSIA COM 200 MORTOS E PORTOS FECHADOS	17
AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE INVESTIMENTO BILIONÁRIO EM ENERGIA ATRAVÉS DE GNL NO PORTO DO RIO GRANDE	19
MAIOR PROGRAMA CONCESSÕES DO MUNDO TEM CONGONHAS, SANTOS DUMONT E PORTO DE SANTOS EM 2022	19
ISTOÉ - DINHEIRO	21
CNPE ATUALIZA CÁLCULOS DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, BÔNUS DE OUTORGA SOBRE PARA R\$ 25,3 BI.....	21
CÂMARA APROVA ORÇAMENTO DE 2022 POR 358 A 97 VOTOS; DEPUTADOS ANALISAM DESTAQUES.....	22
MONEYTIMES	22
ANAC APROVA EDITAL DE CONCESSÃO DA 7ª RODADA DE AEROPORTOS	22
EUA DEVEM SER O MAIOR EXPORTADOR DE GNL DO MUNDO EM 2022	23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	24
ANP SE APROXIMA DO FIM DO ANO COM QUATRO DE CINCO DIRETORIAS INDEFINIDAS	24
PETROBRAS SOZINHA NO GASBOL EM 2022.....	27
LEILÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE CONTRATA 5,1 GW DE POTÊNCIA.....	30
LEILÃO CONTRATA ÓLEO E DIESEL PARA SUPRIR CAPACIDADE DE ENERGIA	31
JORNAL O GLOBO – RJ	33
CONGRESSO USA DESPESA 'INFLADA' DA PREVIDÊNCIA E BPC PARA TURBINAR EMENDAS DE RELATOR	33
ARRECADAÇÃO FEDERAL EM NOVEMBRO É DE R\$ 157,3 BILHÕES, TERCEIRA MELHOR MARCA PARA O MÊS.....	35
ANAC APROVA EDITAL DE CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SANTOS DUMONT E CONGONHAS	36
VALE VENDE MINA DE CARVÃO EM MOÇAMBIQUE POR US\$ 270 MILHÕES	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
EVE, EMPRESA DE 'CARROS VOADORES' DA EMBRAER, SERÁ LISTADA EM NY E É AVALIADA EM US\$ 2,9 BI.....	39
DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS TENTAM BATER META DE DESCARBONIZAÇÃO, E CRÉDITO DE CARBONO DISPARA	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	43
COMO A PANDEMIA MUDOU O 'JUST IN TIME'	43
ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS BATE RECORDE NO ANO E SOMA QUASE R\$ 1,7 TRILHÃO.....	47
GOVERNO FEDERAL ENTREGA 108 OBRAS E 39 ATIVOS DO SETOR SÃO CONCEDIDOS ESTE ANO	48
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	49
BRASIL DEVE COMPLETAR 16 ANOS COM CRESCIMENTO ABAIXO DA MÉDIA MUNDIAL.....	49
AGÊNCIA BRASIL - DF	51
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA DIVULGA NÚMEROS DO BALANÇO DE 2021	51
FIESC DEFENDE CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ	52
GOVERNO DECIDIRÁ SOBRE VACINAÇÃO PARA CRIANÇAS NO DIA 5 DE JANEIRO	53
BRASIL INVESTE NO TURISMO SUSTENTÁVEL	53



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 197/2021
Página 3 de 57
Data: 21/12/2021
www.mercosshipping.com.br
mercoc@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	54
A ASSEMBLEIA DA IMO ELEGE SEU CONSELHO PARA O BIÊNIO 2022-2023	54
CONSELHO DE MINISTROS DO PANAMÁ APROVA ESTRUTURA DE PEDÁGIOS DO CANAL DO PANAMÁ PARA NAVIOS DE PASSAGEIROS	55
ASIA SHIPPING MOVIMENTA 400 MIL TEUS E FECHA O ANO COM CRESCIMENTO DE 35%	55
PORTO ITAPOÁ E RECEITA FEDERAL ACABAM ASSINAM ACORDO PARA DESTINAÇÃO DE MERCADORIAS APREENDIDAS	56
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	56
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GERENCIAMENTO DO TRÁFEGO DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS É OBJETO DE ESTUDO

SPA contratou a Fundação Ezute para elaboração de novo projeto

Por: **Fernanda Balbino**



Sistema vai acompanhar em tempo real a posição, velocidade e registro das embarcações no Porto
Foto: **Matheus Tagé/AT**

Após a rescisão de um contrato firmado em 2014, a implantação do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (em inglês, Vessel Traffic Management Information System ou VTMISS) do Porto de Santos deu um novo passo. A Santos Port Authority (SPA) contratou a Fundação Ezute para a elaboração de um novo projeto básico do

empreendimento. Trata-se de uma organização privada sem fins lucrativos especializada em tecnologia e gestão.

O sistema permitirá o monitoramento e o gerenciamento, em tempo real, do tráfego de navios no canal de navegação e nas áreas de fundeio do Porto (na Barra e na Baía de Santos). Também possibilitará uma melhor coordenação de ações durante emergências, como desastres ambientais e acidentes entre embarcações.

A previsão era de que o sistema entrasse em operação no final de 2018. No entanto, o contrato firmado com o consórcio Indra VTMISS Santos foi encerrado sem que fossem construídas as torres de monitoramento necessárias para a implantação da tecnologia.

De acordo com a estatal, desde outubro de 2014, quando o consórcio Indra VTMISS foi contratado, foram pagos R\$ 12,4 milhões aos responsáveis. O valor total do contrato era de R\$ 31 milhões e ainda houve um reajuste de R\$ 1,6 milhão.

Entre 2014 e 2018, foram executadas algumas obras civis de implantação do Centro de Controle de Operações (CCO) do VTMISS, na Ponta da Praia. Também foram adquiridos todos os radares e concluída a instalação da antena e do radar na Ilha Barnabé, na Margem Esquerda, na Área Continental de Santos. Porém, ainda está prevista a implantação de três outras torres.

Cada uma terá um radar, uma câmera de alta definição e um transponder AIS, que identifica automaticamente navios. Assim, a central conseguirá acompanhar a posição, a velocidade e o registro dos cargueiros em tempo real.

Agora, os atuais gestores da SPA planejam aproveitar os recursos já adquiridos. Mas, de acordo com a estatal, considerando que o projeto original é de 2010, estudos concluíram que há necessidade de novo projeto básico que considerasse os avanços realizados e que incorporasse novas tecnologias e alternativas mais atuais, tais quais inteligência artificial, computação em nuvem e machine learning, entre outros.

Este novo contrato, firmado com a Ezute, prevê execução em 12 meses, no valor de R\$ 4,7 milhões. Tem como escopo o levantamento da situação atual de equipamentos para utilização no novo projeto, estudos de viabilidade, engenharia de sistemas e elaboração de orçamento.

Tecnologia

“O VTMS assegurará a elevação do padrão de qualidade das operações, ofertando mais um serviço de excelência em linha com as melhores práticas mundiais. Também possibilitará que o Porto de Santos absorva tecnologia em desenvolvimento, como o enavigation e o Port Community System”, explica o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.

Já o diretor de Mercado Defesa e Espacial da Ezute, Carlos Eduardo de Almeida Jr., destaca que o sistema garante a manutenção da qualidade do serviço, de acordo com normatização da Marinha do Brasil e de padrões internacionais.

“A implantação de sensores, em conjunto com a integração de seus dados, permitirá a introdução de ferramenta sistêmica que proporcionará ampliação de consciência situacional e apoio direto ao processo de tomada de decisão das operações portuárias”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/12/2021

PORTO DE SANTOS: 14 NAVIOS DEIXAM DE CHAMAR AVULSOS APÓS PROTESTO DE ESTIVADORES

Categoria protestou na manhã desta segunda-feira (20)

Por: Fernanda Balbino



O protesto foi anunciado oficialmente na última sexta-feira (17). Foto: Alexander Ferraz/AT

Pelo menos 14 navios deixaram de requisitar mão de obra avulsa na manhã desta segunda-feira (20), por conta de uma paralisação de seis horas, organizadas pelos estivadores. A categoria protesta contra um projeto de lei que tramita na Câmara dos Deputados e pode alterar a forma de contratação dos trabalhadores portuários brasileiros e contra a desestatização da administração portuária.

O protesto foi anunciado oficialmente na última sexta-feira, por meio de ofício divulgado pelo Sindicato dos Estivadores de Santos e Região (Sindestiva). Nele, a categoria informou que os trabalhos seriam interrompidos por seis horas, a partir das 7 horas.

Além disso, aproveitando a presença do ministro do Turismo, Gilson Machado, no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, cerca de 50 estivadores se reuniram do lado de fora da instalação portuária. Havia a expectativa da presença do presidente da República, Jair Bolsonaro (PL) ao local, já que ele está na região, mas isso não aconteceu.

A principal queixa dos estivadores é a tramitação do Projeto de Lei nº 3.771/2021, de autoria do deputado federal Julio Lopes (PP-RJ). O texto, apresentado à Câmara dos Deputados pelo parlamentar, no final do mês passado, prevê alterações na Lei nº 12.815, a Lei dos Portos. Todos os itens têm relação com o trabalho portuário.

O texto ainda não foi pautado, mas já preocupa os trabalhadores, que chegaram a se reunir com o deputado para pedir que ele retirasse o projeto. O principal ponto de divergência prevê que “caso, no prazo total de 60 dias, não sobrevenha trabalhador avulso interessado ou apto para a contratação com vínculo empregatício (...), o operador portuário, que desempenha suas funções dentro do porto organizado, poderá contratar trabalhadores avulsos não registrados”, diz o projeto de lei.

O parlamentar propõe ainda que as empresas portuárias possam “contratar a vínculo trabalhadores, de qualquer categoria profissional, sejam eles registrados ou não junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo)”. Também prevê que os terminais possam “requisitar mão de obra avulsa, sem incorrer na obrigação de constituir o Ogmo”.

Impacto

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, o movimento dos estivadores afetou as operações de grãos. Embarcações carregadas com soja, açúcar, trigo, sal e fertilizantes estão entre as que ficaram à espera de mão de obra.

“Os navios de granel sólido não solicitaram serviço pelo motivo da paralisação”, explicou o executivo.

Segundo ele, o movimento afetou 14 dos 38 navios atracados no Porto de Santos na manhã desta segunda-feira

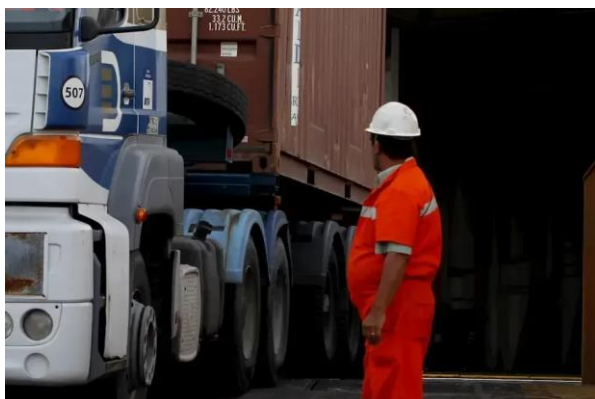
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/12/2021

PESQUISA DE ESTUDANTE DESENVOLVE SOFTWARE PARA MELHORAR SEGURANÇA EM TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS

Com o software, análise de riscos no Porto será mais ágil

Por: Sandro Thadeu



Além da melhoria de inovação e ganho de tempo, será possível ter um resultado imediato nesse processo Foto: Carlos Nogueira/AT

A necessidade de avaliação da análise de risco para a prevenção de acidentes e questões de segurança é fundamental para garantir o pleno desenvolvimento das atividades portuárias.

Diante desse cenário e da importância de identificar vulnerabilidades, ameaças e perigos que podem contribuir para o risco das operações

dos terminais de contêineres do Porto de Santos, a estudante Bianca Mingorance Machado Paniagua, de 19 anos, resolveu se debruçar nesta questão.

Ela, que está no segundo ano do curso de Gestão Portuária da Faculdade de Tecnologia (Fatec) Baixada Santista - Rubens Lara, fez um estudo de iniciação científica onde apresenta uma proposta de criação de um software, com base na Resolução 53 da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos).

Esse trabalho de análise é feito por meio da metodologia Aresp (Análise de Riscos com Ênfase em Segurança Portuária), que foi desenvolvida no formato de planilhas em Excel. O objetivo da estudante é padronizar e automatizar esse processo por meio desse novo protótipo.

Além da melhoria de inovação e ganho de tempo, será possível ter um resultado imediato nesse processo, o que contribuirá para a governança e gestão dos terminais.

“O maior desafio foi o entendimento da Resolução 53, os modos operantes, como a Conportos e a Cesportos (Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis) trabalhavam e interpretam em transformar o sistema de planilha em um software capaz de gerar a



matriz de risco e fazer a avaliação do risco por categoria, considerando as ameaças, vulnerabilidades e consequências”, explicou.

Conforme Bianca, os terminais de contêineres foram escolhidos no início da iniciação científica para a criação do protótipo e a aplicação dele poderá ser de uso em geral.

“A pesquisa não estará restrita apenas a esse tipo de terminal, mas também aos de granel sólido e líquido”, justificou.

Apoio

Bianca é uma das estudantes da Fatec contempladas com a bolsa de iniciação científica, cujo valor mensal é de cerca de R\$ 200,00. Uma das disciplinas do curso de Gestão Portuária da instituição é a Análise de Riscos.

O professor e orientador desse trabalho acadêmico, Júlio César Raymundo, explicou que esse processo já é feito nos terminais brasileiros desde o ano passado pela metodologia Aresp.

A ideia desse projeto desenvolvido pela estudante é automatizar e sistematizar o processo dentro de um software.

“O processo de ensino-aprendizagem não é instantâneo. Os estudantes têm a oportunidade de aprenderem a prática e as necessidades do mercado portuário. A função da academia é ensinar, desenvolver e inovar. Há alguns softwares no mercado, mas nenhum adaptado ao método Aresp”, destacou ele, que é coordenador da graduação.

Integrante da PF recebe prêmio por criar projeto pioneiro

O integrante da área de inteligência da Polícia Federal (PF) Felipe Scarpelli foi, no último dia 15, um dos vencedores do Prêmio Espírito Público 2021, que é concedido a profissionais que contribuem para o aperfeiçoamento do serviço público.

Formado em Engenharia de Produção, o agente da PF conquistou esse reconhecimento no eixo setorial Segurança Pública por ser o responsável por criar a metodologia Aresp (Análise de Riscos com Ênfase em Segurança Portuária).

Essa iniciativa foi desenvolvida em parceria com a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) e permitiu a criação de novas medidas de proteção nos terminais.

“O prêmio veio para coroar esse trabalho, fruto de uma importante parceria com esses órgãos. Estou muito gratificado por esses dois anos de atividades. Não esperava que receberia esse prêmio, que serve de estímulo para entregarmos à sociedade soluções cada vez melhores e diferenciadas à sociedade”, destacou.

Desde 2010, Scarpelli vem trabalhando especificamente no desenvolvimento de estruturas de análise de risco e fez um mestrado nessa área.

Ele foi procurado pela Conportos para fazer um trabalho em conjunto, porque o ISPS Code (o Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias), implementado em 2012, tinha como um de seus objetivos prover uma metodologia para avaliações de segurança de modo a desenvolver planos e procedimentos a fim de responder às ameaças reais ou potenciais que podem impactar a atividade portuária.

“Desenvolvi a estrutura e fomos in loco nos portos se ela tinha estrutura com as distintas realidades locais dos terminais. Santos foi um dos laboratórios para aplicarmos a metodologia, fazemos adequações e encontramos um padrão para ser aplicado em todo o País, o que ocorreu a partir do ano passado”, disse.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/12/2021

LICITAÇÃO DE TÚNEL SUBMERSO NO PORTO DE SANTOS DEVE SER REALIZADA EM 2022

A expectativa leva em conta a qualificação do projeto no PPI

Por: **Fernanda Balbino**



Projeto vai eliminar a travessia por balsas entre Santos e Guarujá Foto: **Carlos Nogueira/Arquivo/AT**

Com a qualificação do túnel submerso entre Santos e Guarujá no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), na última quinta-feira, o Governo Federal vai definir se o empreendimento fará parte da desestatização da administração do Porto de Santos ou se será licitado separadamente. Se a segunda opção for a escolhida, a expectativa é de que a concessão aconteça em um ano.

De acordo com o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Santos Port Authority (SPA), Bruno Stupello, o túnel deverá custar entre R\$ 3,5 bilhões e R\$ 4 bilhões. Este e outros detalhes serão conhecidos após a entrega de estudos por empresas que se ofereceram para analisar o projeto.

A primeira doação já foi feita e a estatal aguarda o segundo material. A expectativa, segundo Stupello, é de que em fevereiro já se tenha uma previsão de quanto tempo devem durar as obras e seu valor aproximado.

“A nossa expectativa é de que esses estudos sejam concretizados até final de janeiro ou mês de fevereiro. Ao receber contribuições do chamamento, vamos internalizá-las para trazer a melhor modelagem possível para a concessão”, explicou o executivo. Segundo Stupello, depois, o processo ainda será encaminhado aos órgãos reguladores, inclusive o Tribunal de Contas da União (TCU).

Porto-Cidade e eficiência

Para o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, o andamento do projeto é um fato histórico, já que se discute a ligação seca desde a década de 1920.

“Essa é a obra mais importante da relação Porto-Cidade para a região inteira. É necessária porque o Porto, com a movimentação crescente de navios, gera um efeito negativo sobre as balsas, que hoje são o meio de integração entre as duas cidades”, afirmou Biral.

Os executivos da SPA destacam que o crescimento do tamanho dos navios que trafegam no cais santista deve gerar ainda mais filas nas balsas. Segundo Stupello, as embarcações que transportam os veículos deverão ficar amarradas para evitar efeitos hidrodinâmicos pela passagem dos grandes cargueiros.

Por conta disso, as filas para travessia poderão superar uma hora e meia. “O navio não para com o objetivo de deixar a balsa passar, mas a balsa precisa interromper sua operação para o navio passar”, afirmou Stupello.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/12/2021

DE POPA A PROA: INOVAÇÃO TECNOLÓGICA, UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL

Fernando Biral é diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA)

Por: Fernando Biral

É consenso que um porto deve ser, acima de tudo, eficiente, sustentável e competitivo. Acreditamos que, para isso, poder público e iniciativa privada precisam trabalhar conjuntamente de forma que os investimentos em infraestrutura e inovação sejam indutores do desenvolvimento que buscamos. Tanto como empresa quanto como sociedade.

Quando assumimos a gestão há quase três anos, inauguramos nova relação com a iniciativa privada pautada em transparência, modernização de processos, rigor no trato da coisa pública e busca por resultado.



Foto: Carlos Nogueira/AT

Muito foi feito. Por meio de investimentos em superestrutura, em acessos e a realização de 11 leilões entre 2019 e 2022 - cinco dos quais já com martelo batido na B3 -, estamos, juntos, aumentando a capacidade do principal ativo do comércio exterior brasileiro, que chegará a 240,6 milhões de toneladas/ano em 2040, alta de 50% sobre 2020.

Com essa agenda em plena execução, progredimos para tornar Santos e Guarujá um

Porto inovador, modelo também de transformação digital.

Criamos um Centro de Inovação com o objetivo de estabelecer parcerias para desenvolvimento de soluções inovadoras. A SPA entra com sua expertise e infraestrutura, sem comprometer recursos financeiros, e as empresas privadas atuam conosco para criar produtos e serviços que serão testados e utilizados pela Autoridade Portuária por um período determinado.

A primeira ação foi o acordo de cooperação técnica recém-assinado com as empresas Wilson Sons e DockTech, envolvendo a criação de uma ferramenta que realiza a batimetria de forma online, o que nos auxiliará no planejamento da dragagem - novamente, sem custo para a SPA.

Outro foco de inovação é a aplicação do 5G em funcionalidades que tragam avanços para a operação portuária. Em parceria com os Ministérios das Comunicações e da Infraestrutura, serão realizados em 2022 testes e casos de uso do 5G em aplicações diversas, visando demonstrar sua capacidade e aderência na automação dos processos portuários e na integração de sistemas.

Avançamos mais. Lançamos chamamento público para doação de estudos visando a implantação de rede sem fio de longo alcance para conectividade de dispositivos e aplicação de IoT (Internet das Coisas).

Já selecionamos quatro propostas e realizaremos acordos de cooperação técnica para desenvolver soluções inovadoras como telemetria e recebimento de informações de sensores e outros dispositivos.

Para reger essas parcerias, criamos uma norma pioneira que estabelece as diretrizes para o desenvolvimento de inovações tecnológicas. Pretendemos encontrar padrões e semelhanças em serviços, equipamentos e informações e viabilizar seu compartilhamento, racionalizando investimentos.



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

Em outra frente, a SPA disponibilizará vagas para o “estagiário inovador”, a fim de que jovens proativos encontrem um ambiente propício para desenvolver seus projetos de pesquisa. É o Porto 4.0, uma revolução silenciosa que abre nova fronteira de oportunidades para tornar o Porto de Santos uma opção cada vez mais atraente para o mercado e a sociedade.

Estamos mostrando que juntos podemos fazer mais e melhor para colocar o Porto em um novo patamar de desempenho e inovação tecnológica. Foi assim, por exemplo, com os estudos que geraram a base de informações que permitiu a homologação do navio de 366 metros.

Os terminais também estão fazendo sua parte. Santos Brasil e Brasil Terminal Portuário, por exemplo, já migraram seus sistemas do Terminal Operating System (TOS) para o Opus, uma plataforma de ponta escolhida pela sua facilidade de integração com novas tecnologias.

O Opus modernizará e unificará as operações de contêineres, com a possibilidade de se adaptar a automatizações das operações que venham a ser necessárias no futuro.

Estamos certos de que a evolução tecnológica é a chave para encontrarmos soluções capazes de reduzir custos e aumentar a eficiência

Esperamos contribuir para que as cidades ao redor do Porto se convertam em polos tecnológicos. Este é o legado que queremos deixar para o Porto de Santos e região

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/12/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Contribuições poderão ser enviadas a partir de 27 de dezembro

A ANTAQ realizará, entre os dias 27 de dezembro e 9 de fevereiro, consulta e audiência públicas para obter contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos à licitação de concessão do Porto Organizado de São Sebastião (SP).

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estarão disponíveis aqui. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 9 de fevereiro, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em <https://www.gov.br/antag/pt-br>.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia202021@antag.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá utilizar o computador da Secretaria-Geral (SGE) da ANTAQ, em Brasília, ou nas suas unidades regionais. Os endereços estão no portal da ANTAQ.

Audiência Pública

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

Saiba mais

projeto consiste na desestatização do Porto de São Sebastião, além dos serviços públicos portuários relacionados. Conforme o governo federal, a proposta está relacionada às diretrizes da política setorial de indução de investimentos privados para melhoria da eficiência portuária. O prazo contratual será de 25 anos.

A concessão do Porto de São Sebastião, de acordo com a política pública do governo federal, trará ganhos de produtividade quanto à gestão, à eficiência e à celeridade nas compras e contratações necessárias às operações.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 21/12/2021



Consultor Jurídico
conjur.com.br

CONSULTOR JURÍDICO

PORTOS SECOS, CENTROS LOGÍSTICOS E INDUSTRIAIS ADUANEIROS E O VACUUM LEGISLATIVO

Por Fernando Pieri

Seriam os Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (Clias) herdeiros ilegítimos de seus antecessores? A reflexão de hoje remete aos recintos alfandegados e à sua regulação na legislação aduaneira pátria. No território aduaneiro identificam-se a zona primária, na área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, e a zona secundária [1]. Tanto em uma, quanto em outra, podemos ter locais definidos pelas autoridades aduaneiras como próprios para o exercício mais eficiente e ostensivo do controle aduaneiro.



Fernando Pieri
advogado
e presidente da Abead

Na Convenção de Quioto Revisada (CQR), tais locais são denominados de Aduana, assim entendidos como "a unidade administrativa competente para a realização das formalidades aduaneiras, assim como as instalações ou outros locais aprovados para o efeito pelas autoridades competentes" [2]. O Código Aduaneiro do Mercosul (CAM) os define como depósitos aduaneiros [3]. O artigo 9º, do Regulamento Aduaneiro brasileiro, define tais locais como recintos alfandegados, assim declarados pela autoridade aduaneira "a fim de que neles possam ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial".

Nas fronteiras dos países, historicamente [4], é onde se exerce a soberania aduaneira [5], local onde ocorre o controle de entrada e saída de mercadorias. Não obstante a jurisdição dos serviços aduaneiros se estender por todo o território aduaneiro, definem-se os pórticos destinados à importação, à exportação e mera



passagem, a fim de que a fiscalização aduaneira seja exercida, com maior efetividade, evitando transposições em desalinho com a legislação aduaneira.

Inobstante, o incremento global das operações de comércio transfronteiriço, o fenômeno de containerização das cargas, o congestionamento dos portos, a necessidade de interiorizar e aproximar o controle aduaneiro do seu destinatário, assim como a distribuição de mercadorias, entre outros fatores, são apontados como responsáveis pela criação, nos anos 80, dos dry ports [6]. Ao longo dos anos, adaptaram-se a especificidades diversas, não havendo unicidade entre suas estruturas, serviços, modelos de funcionamento ao redor do mundo, mas sua relevância como elo na cadeia logística internacional é amplamente reconhecida por estudiosos do tema [7].

No Brasil, além dos fatores expostos, a dimensão geográfica, conjugada com a concentração das atividades aduaneiras em zona primária, notadamente nos portos marítimos, preconizaram a necessidade de interiorizar a atividade aduaneira [8]. Como consequência veio a lume, na redação do artigo 14, do Decreto-lei nº 1.455, de 1976, a autorização para que a Secretaria da Receita Federal permitisse o despacho aduaneiro em outros locais diversos dos pontos da zona primária. No Decreto nº 91.030, de 1985, que aprova o primeiro Regulamento Aduaneiro brasileiro pós Decreto-Lei nº 37/1966, tais áreas foram denominadas de Centrais Aduaneiras Interiores [9], passando a Estações Aduaneiras de Interior com nova redação conferida ao RA/85, através do Decreto nº 98.097/89. As Eadis prevaleceram por 17 anos, até serem renomeadas como portos secos, no texto do Decreto nº 4.543, de 26/12/2002 — RA/02.

Revogando as disposições anteriores, o artigo 11, do RA/02, definiu os portos secos como "recintos alfandegados de uso público nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, procedentes do exterior ou a ele destinadas". No Regulamento Aduaneiro vigente, Decreto nº 6.759, 06/02/2009, manteve-se a mesma nomenclatura. Essa, no entanto, não sobreveio incólume entre 2002 e 2009, tampouco foi assim de 2009 até os dias atuais.

Nesse íterim, por duas vezes, em 2006 e em 2013, o Poder Executivo propôs a mudança de Porto Seco para Clia, respectivamente, através das Medidas Provisórias, nos 320 e 612. Ambas produziram efeitos no seu previsto hiato constitucional, não tendo sido convertidas em lei, perdendo, portanto, sua eficácia [10]. Enquanto vigentes, entretanto, permitiram a gênese de diversos Clias, que hoje somam-se 34, "irmãos" de 31 portos secos em atividade [11]. Aqui, contudo, o primordial não foi a mudança de nome e sim a alteração do modelo jurídico de relação do Estado com os serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em zonas secundárias.

A exposição de motivos de ambas as medidas provisórias visava à reestruturação do modelo jurídico de organização dos recintos aduaneiros de zona secundária, através da mudança do regime de permissão e concessão, a que os portos secos estavam (e estão) sujeitos para o modelo da licença administrativa [12]. Em ambas as motivações, o primeiro modelo é reconhecido "em profunda crise" e responsável por dificultar ou impedir "a ampliação da oferta dos serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em zona secundária para importadores e exportadores" [13]. O objetivo almejado: melhorar a estrutura logística brasileira combinando a "livre iniciativa e livre concorrência, com garantia fiscal, plasticidade logística e vocação industrial, e condições para o exercício efetivo do controle aduaneiro" [14]. Reconhecia-se que o modelo das licitações, com permissões/concessões, não atendia em 2006, e continuou sem atender em 2013, a dinamicidade do continuamente crescente comércio global. Justificou-se a desnecessidade constitucional desse modelo jurídico, reconhecendo-se que tais serviços não se encontravam listados no inciso XII, do artigo 21, da CF/88, propondo-se a licença como instrumento sintonizado com a agilidade, as mudanças e investimentos necessários, e, pois, capaz de permitir a entrada e saída de interessados em ofertá-los, com maior eficiência econômica do sistema.

Não obstante, passados 15 anos da MP nº 320/06, o modelo jurídico, então, reconhecido em crise, assim permanece e, embora tenham sido apresentados dois projetos de lei para sua



mudança, ambos se encontram apensados e arquivados, junto à Câmara dos Deputados [15]. Sobreleva na espécie, porém, outro aspecto: o vacuum normativo em que se encontram os Clias.

Mesmo sendo ambos recintos alfandegados em zona secundária onde ocorre movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro sob controle da Aduana, eis que se amoldam ao conceito do artigo 9º, do RA/09, diversas normas aduaneiras se destinam, literalmente aos portos secos e assim acabam sendo interpretadas. Nelas, supõe-se a possibilidade de aplicação exclusiva, a essa espécie de recinto alfandegado, não extensível aos seus irmãos, como se tais fossem párias do arquétipo logístico aduaneiro brasileiro. Vejamos.

O irmão mais velho possui norma específica consubstanciada IN RFB nº 1.208/2011 [16]. À época, instituiu-se importante e vanguardista conceito para um aprimoramento logístico-normativo, qual seja o de complexo armazenador. Por ele, permite-se um condomínio logístico integrando cargas nacionais, nacionalizadas e sob controle aduaneiro (artigo 2º, V, IN nº 1.208/2011). A partir dessa definição, observada a condição de segregação das áreas com cargas sob, ou não, controle aduaneiro, permite-se o uso compartilhado de equipamentos de pesagem, movimentação e armazenagem de mercadorias e a existência de um ponto único e comum de controle de entrada e saída de mercadorias, veículos, unidades de carga e pessoas. Essa previsão, literalmente, abrange os portos secos em atividade. E os Clias, a eles também está permitido operar em complexo armazenador ?

Mais recentemente, em janeiro de 2020, relevantes medidas de simplificação e reduções de etapas, no Regime Aduaneiro Especial de Trânsito Aduaneiro, foram editadas com referência específica e exclusiva a recintos alfandegados permissionários e concessionários. Os Clias não estariam abrangidos, afinal, seu regime é licença! A celeuma provocou alteração no Regulamento Aduaneiro, em seu artigo 318, V, e mudança nos artigos 8º, V, "c" e 22, parágrafo 3º, "a" da IN nº 248/02, exatamente para inserir terminologia abrangente das duas espécies de recintos alfandegados de uso público em atividade – portos secos e Clias. As medidas de simplificação de trânsito aduaneiro se iniciaram em setembro de 2019. As modificações realizadas para abranger os Clias se deram em março de 2021. Nesse intervalo, houve indeferimento de pedidos feitos por Clias, sob fundamento da norma não lhes abranger, com nítida afronta ao princípio constitucional da igualdade. A falta de norma específica, em face da sua atividade vinculada, levou autoridades aduaneiras a negarem tais pedidos e aos CLIAS a judicializarem a questão. Lado outro, o Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA), regulado pela IN nº 1.985/2020, em seu artigo 5º, V, abrange portos secos e Clias como intervenientes certificáveis na condição ampla de "depositário de mercadoria sob controle aduaneiro em recinto alfandegado".

Em tempos de despacho sobre águas, despacho antecipado no modal aéreo, Portal Único e Duimp, os desafios dos recintos alfandegados em zona secundária são grandes. Precisam se reinventar, agregar valor a operação do interveniente, fazendo mais com menor custo. Nesse cenário, segurança jurídica e previsibilidade de tratamento é vital. Anuncia-se uma nova regulação de alfandegamento para o setor, sendo esperada com expectativa. Ela deve trazer efetividade para os benefícios relativos a carga pátio para os OEAs.

Na ausência da efetiva implementação do modelo jurídico pretendido pelo Poder Executivo desde 2006, renovada em 2013, por proposta estudada e pensada da Aduana Brasileira que subsidiou as motivações das MPs, sintonizada com a realidade dinâmica e crescente do comércio internacional, é imprescindível normatizar o regime dos Clias, reconhecendo sua paternidade e sua condição de irmãos dos portos secos. O que vale para um, deve valer para o outro.

[1] O artigo inaugural, de autoria dos cinco responsáveis por essa Coluna — Rosaldo Trevisan, Liziane Meira, Leonardo Branco, Fernanda Kotzias e nossa, abordou o tema. Recomendamos sua leitura: <https://www.conjur.com.br/2021-nov-23/territorio-aduaneiro-territorio-aduaneiro-bodas-ametista-lei-aduaneira>



[2] Convenção Internacional para a Simplificação e a Harmonização dos Regimes Aduaneiros (CQR/OMA) — Convenção de Quioto Revisada, da Organização Mundial das Aduanas, promulgada no Brasil pelo Decreto nº 10.276, de 13/3/2020, Capítulo 2 — Definições, Anexo Geral, Apêndice II.

[3] Código Aduaneiro do Mercosul (CAM), aprovado pela Decisão do Conselho do Mercado Comum 27/2010, aprovado no Brasil pelo Decreto Legislativo nº 149/2018. Artigo 3º - Definições Básicas, depósito aduaneiro: todo lugar habilitado pela Administração Aduaneira e submetido a seu controle, no qual podem ser armazenadas mercadorias nas condições por ela estabelecidas.

[4] BASALDUA, Ricardo Xavier. *Introducción al Derecho Aduanero*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1988, pp 19 e seguintes.

[5] PONCE, Andrés Rohde. *Derecho Aduanero Mexicano*. Vol. I. México: Ediciones Fiscales ISEF, 2008, pp. 55-56.

[6] "Simply, stated dry ports are specific to which imports and exports can be consigned for inspection by customs and can be specified as the origin or destination of goods in transit accompanied by documentation such as the combined transport bill of lading or multi-modal transport document." United Nations on Trade and Development (Unctad) - Handbook of Management and Operations of Dry Ports https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf. Consultado em 10 de dezembro 2021.

[7] VARESE, Erica, MARIGO, Danilo Stefano e LOMBARDI, Mariarosario. *Dry Port: A Review on Concept, Classification, Functionalities and Technological Processes*. <https://www.mdpi.com/2305-6290/4/4/29> consultado em 10 dezembro de 2021.

[8] SOSA, Roosevelt Baldomir. *A Aduana e o Comércio Exterior*. São Paulo: Aduaneiras, 2000, pp.56-58.

[9] Art. 15, II, e 18 a 22, do Decreto nº 91.030, de 05 de março de 1985.

[10] Sobre a perda da eficácia da MP nº 612/2013, o Parecer PGFN/CJU/COJLC/Nº 1609/2014 respondeu às dúvidas técnicas da SRFB. Sobre a temática, Cláudio Augusto Gonçalves Pereira escreveu artigo sobre os CLIAS e a possibilidade de cobrança da tarifa de armazenagem prestados à União. REIS, Raquel Segalla, PEREIRA, Cláudio Augusto Gonçalves, coord. *Ensaio de Direito Aduaneiro*. São Paulo: Intelecto, 2015, pp 288-308.

[11] <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros>, consultado em 12 de dezembro de 2021.

[12] "Licença é ato vinculado, unilateral, pelo qual a Administração faculta a alguém o exercício de uma atividade, uma vez demonstrado pelo interessado o preenchimento dos requisitos legais exigidos." MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. São Paulo: Malheiros, 2006, p. 418.

[13] Exposição de motivos da MP nº 320/2006: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/Exm/EM-75-MP-MF.htm. Exposição de motivos da MP nº 612/2013: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/mpv/mpv612.htm. Consultados em 13 de dezembro de 2021.

[14] Na experiência comparada, o modelo predominante é de autorização sendo a forma adotada na União Europeia, nos Estados Unidos, na China e na Índia, essa última conta com mais de 300 dry port's. Disponível em: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwixpYnGgev0AhVEDrkGHfldDikQFnoECBwQAQ&url=https%3A%2F%2Fbd.camara.leg.br%2Fbd%2Fbitstream>

%2Fhandle%2Fbdcamara%2F37419%2Fporto_seco_santos.pdf%3Fsequence%3D5%26isAllowed%3Dy&usg=AOvVaw20o_PfKW1D0k-IHLRmecwq, estudo feito pela consultora legislativa da Câmara dos Deputados, Flávia Gonçalves Ferreira. Consultado em 12 dezembro de 2021. Nesse sentido, ad exemplum, o Código Aduaneiro da União Europeia (CAU) prevê, em seu artigo 148, prevê a necessidade da autorização para exercício da atividade de armazém para depósito temporário das mercadorias não-UE.

[15] <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=342310&ord=1>, consultado em 14 de dezembro de 2021.

[16] <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=36692&visao=anotado>, consultada em 14 de dezembro de 2021.

Fonte: Consultor Jurídico

Data: 21/12/2021

jornal do commercio

JORNAL DO COMMERCIO - PR

NORONHA RECEBE PRIMEIRO VOO VINDO DIRETO DE SÃO PAULO

A implantação das rotas diretas para São Paulo irá favorecer a atividade turística em Fernando de Noronha e contribuir para redução dos custos do transporte aéreo de passageiros

Por **JAMILDO MELO**



Fernando de Noronha - FOTO: EBC

Nesta segunda-feira (20), chega a Fernando de Noronha o primeiro voo vindo direto de São Paulo sem necessidade de escala no Recife. A rota oferecida pela companhia Azul tornou-se possível a partir da entrada em operação do Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), inaugurado no início deste mês.

empresa com sede em Natal (RN).

O PAA foi implantado pela Revise Combustíveis,

Os voos diretos tornarão a ligação entre a capital paulista e o arquipélago muito mais rápida e confortável, uma vez que, sem o posto em Noronha, os aviões eram obrigados a fazer uma parada no Recife para reabastecimento.

A implantação do posto para aeronaves se tornou viável porque, há um ano, entrou em operação o novo navio petroleiro da Agemar Infraestrutura, única embarcação que opera em Noronha que atende as normas técnicas e de segurança ambiental estabelecidas da Agência Nacional de Petróleo (ANP), por empresas distribuidoras de combustíveis e pelas companhias aéreas para transportar querosene de aviação.

Na avaliação das empresas, a implantação das rotas diretas para São Paulo irá favorecer a atividade turística em Fernando de Noronha e contribuir para redução dos custos do transporte aéreo de passageiros.



Empresa do RN investiu na montagem do posto de abastecimento - Divulgação

O Posto de Abastecimento de Aeronaves entrou em operação com uma capacidade inicial superior a 200 mil litros de querosene de aviação por mês. A Reviser investiu R\$ 4,7 milhões no empreendimento.

Fonte: Jornal do Commercio - PE
Data: 21/12/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SPA CONTRATA FUNDAÇÃO PARA ELABORAR PROJETO BÁSICO DO VTMISS DO PORTO DE SANTOS

Fonte: Fundação EZUTE (21 de dezembro de 2021)



Foto: Fundação EZUTE

A Santos Port Authority (SPA) contratou a Fundação Ezute para elaboração do projeto básico do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System, VTMISS) do Porto de Santos. A Fundação Ezute é uma organização privada sem fins lucrativos especializada em tecnologia e gestão.

O VTMISS é uma ampliação do sistema de monitoramento de tráfego de embarcações que incorpora equipamentos e ferramentas tecnológicas para o gerenciamento do Porto como um todo, com o objetivo de garantir a segurança e eficiência da navegação e das operações portuárias, a salvaguarda da vida humana no mar e a preservação do meio ambiente.

A implantação do VTMISS no Porto de Santos foi interrompida em 2018, com o fim do contrato firmado até então. Ao assumir a SPA em março de 2019, a atual gestão retomou o empreendimento, com a premissa básica de aproveitar os recursos já adquiridos pela Companhia.

Considerando que o projeto original data de 2010, estudos técnicos da SPA concluíram pela necessidade de novo projeto básico que considerasse o avanço realizado até então, mas que incorporasse novas tecnologias e alternativas mais atuais, tais quais inteligência artificial, computação em nuvem, machine learning, entre outros.

O contrato prevê execução em 12 meses, tendo sido iniciado no mês de novembro, com valor de R\$ 4,7 milhões. Tem como escopo o levantamento da situação atual de equipamentos para utilização no novo projeto, Estudos de Viabilidade, Engenharia de Sistemas e Anteprojeto e elaboração de orçamentação e Projeto Básico.

Os documentos gerados serão utilizados como base para a conclusão do processo de implantação do VTMISS no Porto de Santos.

Segundo o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, a contratação é um passo importante para a retomada da implantação de um serviço fundamental para a modernização, segurança da navegação e garantia da produtividade do Porto.

“O VTMISS assegurará elevação do padrão de qualidade das operações, ofertando mais um serviço de excelência em linha com as melhores práticas mundiais. Também, possibilitará que o

Porto de Santos absorva tecnologia em desenvolvimento, como o e-navigation e o Port Community System”, explica o executivo.

Ribeiro destaca ainda que a implantação da tecnologia, que contará com uma gama de sensores em locais estratégicos do Porto, permitirá à SPA fornecer dados para autoridades que atuam no Porto, consistindo em ferramenta importante para a tomada de decisões no âmbito da segurança pública.

O diretor de Mercado Defesa e Espacial da Ezute, Carlos Eduardo de Almeida Jr., destaca que o Sistema Integrado de Vigilância Marítima é a ampliação do VTS (Vessel Traffic Service / Serviço de Tráfego de Embarcações), operação rotineira fundamental que garante a manutenção da qualidade do serviço prestado, sempre de acordo com normatização da Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) e de padrões internacionais.

“A implantação de sensores, em conjunto com a integração de seus dados, permitirá a introdução de ferramenta sistêmica que proporcionará ampliação de consciência situacional e apoio direto ao processo de tomada de decisão das operações portuárias. E a Fundação será a responsável, em trabalho sempre em sinergia com a equipe da SPA, pela realização de processo estruturado de especificação que culminará com a definição do Projeto Básico do Sistema”, explica o diretor da Ezute.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/12/2021

CLIMA SEVERO DESTRÓI SUDESTE DA ÁSIA COM 200 MORTOS E PORTOS FECHADOS

Fonte: Bloomberg (21 de dezembro de 2021)

A Malásia e as Filipinas foram atingidas por eventos climáticos severos, deixando um rastro de destruição entre as nações mais vulneráveis a desastres naturais.



Malásia e Filipinas atingidas por eventos climáticos severos Pessoas desabrigadas e interrupção de atividades industriais (ROEL CATOTO/Getty Images via Bloomberg)

O supertufão Rai, antes de atingir as Filipinas na quinta-feira (16), deixou 208 mortos em seu caminho, segundo autoridades locais. Mais de 440 mil pessoas foram desalojadas pelo Rai, com cerca de um milhão de afetados, disse Mark Timbal, porta-voz do Conselho Nacional de Gestão e Redução de Risco de Desastres, em uma coletiva nesta segunda-feira (20).

Na península da Malásia, um fim de semana de chuvas torrenciais desalojou mais de 61 mil pessoas, bloqueou estradas e interrompeu o transporte. A chuva de 17 a 18 de dezembro totalizou a média de um mês, segundo a agência de notícias Bernama, citando o secretário-geral do Ministério de Meio Ambiente e Águas, Zaini Ujang. As chuvas diminuíram no domingo e as enchentes também.

Paralizações em portos

As operações em Port Klang, na Malásia, o segundo maior porto do Sudeste Asiático, foram severamente afetadas, conforme informado pelas autoridades no sábado. A entrega de cargas e a atracação de navios serão adiadas nos próximos dias, pois as estradas de acesso estão danificadas e muitos funcionários não podem comparecer ao trabalho.



As autoridades portuárias disseram que priorizariam a entrega de bens essenciais, como alimentos e suprimentos médicos, por enquanto. Credores, incluindo o RHB Bank e o OCBC Bank estão oferecendo assistência aos clientes afetados.

A interrupção ocorre dias depois que a Intel revelou um investimento de US\$ 7,1 bilhões na Malásia e disse que espera que a escassez global de chips dure até 2023. O país é um importante centro de testes de chips e eletrônicos, e atrasos nas remessas podem agravar os problemas na cadeia de suprimentos, que afetaram a economia mundial.

A BE Semiconductor Industries, da Holanda, informou que os atrasos resultantes das inundações em sua unidade de produção de Shah Alam, na Malásia, podem levar a uma queda sequencial de 15% a 20% na receita do quarto trimestre, excedendo o guidance anterior de uma redução de 5% a 15%.

A japonesa Nihon Dempa Kogyo, fabricante de produtos de cristais de quartzo usados em telecomunicações e equipamentos industriais, disse que sua planta na Malásia foi danificada e precisará de tempo para retomar a produção. A Notion VTEC da Malásia disse que sua fábrica que faz a usinagem de controle numérico computadorizado foi afetada.

A tempestade poupou o maior setor de luvas de borracha do mundo, segundo o presidente da Associação de Fabricantes de Luvas de Borracha da Malásia, Shanmugam. É “apenas um pequeno hiato em termos de serviços de transporte, que já está voltando ao normal”, disse ele em uma resposta por e-mail às perguntas.

A Top Glove e a Hartalega têm instalações em Selangor, um estado industrializado ao redor de Kuala Lumpur e um dos mais atingidos.

‘A comida está acabando’

No sul das Filipinas, o tufão mais forte que atingiu o país derrubou as linhas de energia, deixando mais de 200 cidades e vilas sem eletricidade, enquanto o sinal de telefone permanece indisponível em muitas áreas. Alguns terminais marítimos e aéreos retomaram as operações, permitindo atividades de socorro.

“A comida está acabando”, disse a vice-presidente das Filipinas, Leni Robredo, sobre as ilhas Dinagat, uma província da região de Mindanao que ela visitou na manhã de segunda-feira (20). “Não há energia, água e nenhum meio de comunicação funcionando.”

Mais de 54 mil casas foram danificadas, disse Timbal. Na ilha turística de Siargao, primeiro lugar onde o Rai atingiu o continente, os danos podem chegar a US\$ 400 milhões, relatou o Philippine Daily Inquirer, citando um oficial local.

O presidente filipino, Rodrigo Duterte, disse no sábado (18) que vai liberar 2 bilhões de pesos (US\$ 40 milhões) em ajuda às áreas afetadas, enquanto o primeiro-ministro da Malásia, Ismail Sabri Yaakob, no domingo (19), disse que 100 milhões de ringgit (US\$ 23,7 milhões) seriam alocados para reparar os danos, e as famílias afetadas receberiam 1.000 ringgit cada.

A perda econômica anual devido a desastres no sudeste da Ásia é estimada em US\$ 86,5 bilhões, de acordo com um relatório de 2020 da Comissão Econômica e Social das Nações Unidas para a Ásia e o Pacífico.

–Com a ajuda de Cecilia Yap e Ravil Shirodkar.

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

Data: 21/12/2021

AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE INVESTIMENTO BILIONÁRIO EM ENERGIA ATRAVÉS DE GNL NO PORTO DO RIO GRANDE

Fonte: Portos e Mercados (21 de dezembro de 2021)

Mapa de Localização do Empreendimento



Assim que a licença ambiental sair, a promessa é de iniciar as obras e concluí-las em 36 meses, gerando 1,5 mil empregos.

Um investimento de R\$ 6 bilhões, que pode se tornar o maior já feito pela iniciativa privada no Rio Grande do Sul, será debatido na terça-feira (21), às 19h, de forma virtual. A Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM) realiza audiência pública para apresentar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto (RIMA) do projeto, que prevê um terminal e uma usina termelétrica no porto de Rio Grande, no Sul do estado.

Os interessados em se manifestar na audiência pública devem preencher o formulário neste link.

Os estudos vão detalhar etapas da obra que pretende mudar a matriz energética do estado. Na área portuária, a intenção é construir uma unidade para receber navios carregados com o GNL no estado líquido, para facilitar o transporte.

No terminal a ser implantado no porto, o combustível volta para o estado gasoso. De lá, o gás natural liquefeito seguiria para uma usina, com 1238 MW de capacidade instalada — um terço da demanda elétrica no estado. Além disso, o RS teria um incremento de R\$ 400 milhões em ICMS.

A realização da audiência pública é mais uma etapa da reviravolta do projeto, dado como “perdido” pela Região Sul do estado. Em 2014, o Grupo Bolognesi venceu o leilão realizado pelo governo federal e tinha até janeiro de 2019 para iniciar a operação no porto de Rio Grande. Por problemas, não cumpriu o prazo e acabou perdendo a outorga dada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Em 2018, o grupo espanhol Cobra se interessou pelo investimento. Reativou a ideia, conseguiu apoio com lideranças locais e obteve na Justiça a decisão para que o projeto tenha continuidade. Assim que a licença ambiental sair, a promessa é de iniciar as obras e concluí-las em 36 meses, gerando 1,5 mil empregos.

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

Data: 21/12/2021

MAIOR PROGRAMA CONCESSÕES DO MUNDO TEM CONGONHAS, SANTOS DUMONT E PORTO DE SANTOS EM 2022

Fonte: Ministério da Infraestrutura (21 de dezembro de 2021)

As primeiras desestatizações portuárias do país, o leilão dos aeroportos Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) e de mais de 13 mil quilômetros de rodovias à iniciativa privada fazem parte do ápice previsto para 2022 do maior programa de concessões do mundo. São pelo menos 50 novos certames projetados para o próximo ano, com robustos ativos disponíveis em todos os modos de transportes e a meta de R\$ 260 bilhões contratados em quatro anos de Governo Federal.

Um dos grandes pleitos esperados certamente é o da última rodada de aeroportos. Até aqui, 34 aeródromos que eram administrados pela Infraero já foram repassados aos principais operadores do mundo, assegurando mais de R\$ 9 bilhões em melhorias tanto para passageiros como para a



movimentação de cargas. Agora, será a vez dos últimos 16, incluindo Congonhas, em São Paulo, e Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

No total, a sétima rodada prevê o aporte de mais R\$ 8 bilhões para o setor, em 16 aeroportos, que estarão divididos em três blocos – a exemplo do que já vem sendo feito pelo Governo Federal. O Bloco SP-MS-PA é formado por Congonhas e Campo de Marte (SP), Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã (MS), e Santarém, Marabá, Carajás e Altamira (PA). Já o Bloco RJ-MG tem Santos Dumont e Jacarepaguá (RJ), e Uberlândia, Montes Claros e Uberaba (MG). E o Bloco Norte 2 com Belém (PA) e Macapá (AP).

“Tem muita coisa para acontecer em termos de leilões, tem muita oportunidade. O investidor estrangeiro está vendo essas oportunidades, a gente tem intensificado muito nessa reta final a conversa com novos players”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante a apresentação do balanço 2021 da pasta. O Governo Federal entregou 108 obras de infraestrutura de transportes neste ano, com um investimento público e privado na casa dos R\$ 5,5 bilhões.

Desestatização

No setor portuário, o governo que mais realizou arrendamentos na história seguirá no mesmo ritmo. Mais de 20 terminais estão projetados para irem a leilão na carteira de ativos do MInfra em 2022. A expectativa, porém, está voltada para o início das desestatizações e concessões de portos. A começar pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que administra os portos de Vitória e Barra do Riacho – com leilão em data ainda a ser definida. O contrato terá vigência de 35 anos, prorrogável por mais cinco anos, e com previsão de investimentos privados de R\$ 335 milhões.

O projeto do porto capixaba servirá como piloto para a desestatização do Porto de Santos, outra “joia” do portfólio do MInfra. Estão previstos investimentos de até R\$ 16 bilhões, principalmente para potencializar os acessos rodoviário, ferroviário e marítimo, além do aprofundamento do canal para 17 metros. Outros portos, como de São Sebastião, no litoral de São Paulo, e Itajaí, em Santa Catarina, além do Canal do Porto de Paranaguá, no Paraná, também serão concedidos à iniciativa privada. Um pacote que pode ultrapassar os R\$ 30 bilhões em investimentos para o setor.

Rodovias

Em rodovias, o portfólio do MInfra prevê a transferência de mais de 13 mil quilômetros de pistas para a iniciativa privada durante 2022, o que pode gerar mais de R\$ 108 bilhões em investimentos para o setor. Parte deste montante ainda está sendo estruturado pela pasta em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para futuros projetos de concessão.

Um dos leilões mais aguardados envolvem os seis lotes rodoviários no Paraná, que somam mais de R\$ 44 bilhões em aportes privados. Projeto cuidadosamente desenvolvido pelo Governo Federal para garantir tarifas justas à população associado à ampliação de capacidade e melhorias da malha rodoviária no estado. No total, serão mais de 1,7 mil quilômetros de duplicação.

Outros dois projetos rodoviários em estágio avançados para irem a leilão são os das BR-381/262/MG/ES, com extensão de mais de 670 quilômetros e aporte privado de cerca de R\$ 7,3 bilhões, e das BR-116/493/465/RJ/MG, na ligação entre Rio de Janeiro e Governador Valadares (MG), com investimentos de mais de R\$ 9 bilhões em 726 quilômetros de pistas. A pasta também avança para a realização dos certames da BR-040/495/MG/RJ, BR-040/DF/GO/MG e de quatro lotes no Centro-Norte, atravessando os estados de Goiás, Mato Grosso e Rondônia.

“A gente caminhou muito em termos de estruturação de projetos a longo desses três anos. Então muitos projetos que irão para leilão no ano que vem não são projetos que estão começando do zero, são projetos que já estão estruturados, já passaram por consulta pública, já estão no Tribunal de Contas da União”, disse o ministro.



Ferrovias

A revolução do setor ferroviário seguirá como prioridade. Além do que vem sendo feito projetado, desde o marco legal com o programa Pro Trilhos, o Governo também continua trabalhando para as renovações antecipadas de contratos. É mais garantia de investimentos para a ampliação de capacidade a fim de tornar a movimentação de cargas cada vez mais eficiente e com custos mais baixos. Neste sentido, avançam os projetos de renovações com a MRS Logística e a Ferrovia Centro Atlântica.

Para a primeira, com 1,6 mil quilômetros de trilhos no Sudeste, são esperados R\$ 16,7 bilhões em novos investimentos, visando a movimentação de minério de ferro, produtos siderúrgicos, açúcar, carvão e container. Já para a FCA são previstos R\$ 13,8 bilhões em aportes para a melhoria no escoamento de soja, minério, açúcar (3.710), granéis minerais e produtos siderúrgicos, em uma malha de mais de 7 mil quilômetros de trilhos, nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, Goiás e Distrito Federal.

Sem deixar de lado o projeto transformador da Ferrogrão, com 930 quilômetros de extensão, entre Sinop (MT) e o porto de Miritituba (PA), para fortalecer o escoamento agrícola do Centro-Oeste pelo Arco Norte, tornando a produção nacional mais competitiva no mercado externo. No total, são previstos mais de R\$ 25 bilhões em investimentos para implementação da ferrovia, projetada para ser construída na faixa de domínio da BR-163, seguindo parâmetros rigorosos de sustentabilidade e com capacidade de retirar 1 milhão de toneladas de CO₂ dos céus da Amazônia a cada ano.

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

Data: 21/12/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CNPE ATUALIZA CÁLCULOS DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, BÔNUS DE OUTORGA SOBE PARA R\$ 25,3 BI

(Por Letícia Fucuchima)

SÃO PAULO (Reuters) – O valor adicionado dos novos contratos de hidrelétricas da Eletrobras que serão assinados com a União no processo de privatização foi atualizado para 67 bilhões de reais, segundo decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) nesta terça-feira, disse a estatal em comunicado.

Inicialmente, o governo havia estimado o valor em 62,47 bilhões de reais.

Com o ajuste promovido, o bônus de outorga que será pago à União na privatização aumentou para 25,3 bilhões de reais, ante 23,21 bilhões de reais previstos anteriormente.

Já os valores da operação que serão destinados à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) subiram de 29,78 bilhões de reais para 32 bilhões de reais.

A mudança nos valores ocorre por recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU), que chegou a iniciar uma primeira análise da privatização da estatal na semana passada.

A principal alteração no cálculo do valor adicionado está no preço futuro da energia considerado no modelo econômico-financeiro, que passou de 155 reais por megawatt-hora (MWh) para 172,14 reais por MWh.



Os novos valores, porém, ainda não são definitivos. “Tendo em vista que ainda não houve manifestação da Corte de Contas, consubstanciada em acórdão, os valores aprovados ainda podem sofrer alterações”, informa o documento divulgado pela companhia.

Em audiência no último dia 15, o relator do processo de privatização da empresa no TCU, ministro Aroldo Cedraz, indicou que o governo deveria fazer ajustes em cálculos que envolvem o valor adicionado dos contratos da estatal.

Cálculos mostrados pelo ministro indicavam que os valores associados à privatização poderiam diminuir com a repactuação do risco hidrológico, mas subiriam com a mudança no preço de energia de longo prazo.

O andamento do processo na corte acabou sendo paralisado pelo pedido de vistas do ministro Vital do Rêgo, mas os ministros permitiram que o governo e o CNPE pudessem continuar com as próximas etapas da privatização.

Conforme o acórdão do TCU, a eficácia de medidas concretas e a assinatura dos contratos de outorga ficam condicionadas à apreciação do mérito da privatização pela corte, que voltará a analisar o caso em 2022.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 21/12/2021

CÂMARA APROVA ORÇAMENTO DE 2022 POR 358 A 97 VOTOS; DEPUTADOS ANALISAM DESTAQUES

A Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira, 21, o Orçamento de 2022 por 358 a 97 votos. Foram apenas duas abstenções. Agora, os parlamentares da Casa analisam destaques ao relatório final apresentado pelo deputado Hugo Leal (PSD-RJ). O texto deverá ser votado pelos senadores ainda hoje.

Com críticas ao valor do fundo eleitoral e do montante reservado às emendas do orçamento secreto, esquema revelado em maio pelo Estadão, quatro partidos orientaram suas bancadas pela rejeição do Orçamento: PCdoB, PSOL, NOVO e Podemos, do pré-candidato à presidência da República Sergio Moro. Os demais orientaram voto “sim”.

Após intensas negociações, a peça do Orçamento de 2022 terminou por estabelecer fundo eleitoral de R\$ 4,9 bilhões para o ano que vem. O recurso para o financiamento das campanhas políticas em 2022 será recorde e 144% maior do que o valor destinado na eleição de 2020, de R\$ 2 bilhões.

Também foi incluído no Orçamento de 2022 previsão de R\$ 2 bilhões para reajuste salarial a policiais federais. Desse total, o impacto nas despesas primárias do governo é de R\$ 1,7 bilhão. A reestruturação das carreiras da segurança pública com aumento de remuneração foi uma demanda do presidente Jair Bolsonaro (PL), com a disputa pelo Palácio do Planalto no pano de fundo, e representa uma derrota para a equipe econômica.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

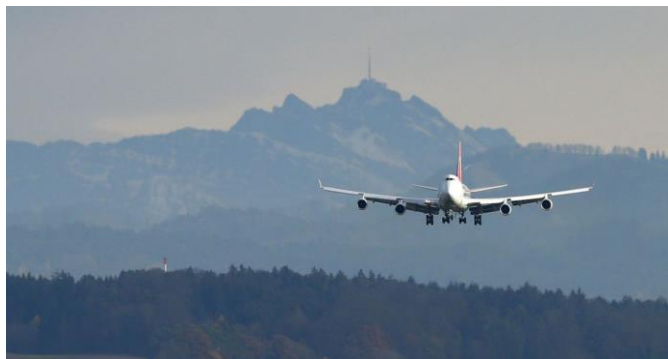
Data: 21/12/2021



MONEYTIMES

ANAC APROVA EDITAL DE CONCESSÃO DA 7ª RODADA DE AEROPORTOS

Por Reuters



Santos Dumont (RJ).

O processo segue agora para a análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

Os 16 aeroportos serão concedidos em três blocos e o valor mínimo de outorga somado chegam a 905,8 milhões de reais. E os projetos devem envolver investimentos totais ao redor de 19,1 bilhões de reais.

O leilão deve acontecer no primeiro semestre de 2022.

Um dos blocos é composto pelos aeroportos de Congonhas e Campo de Marte (SP); Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã (MS), Santarém, Marabá, Parauapebas e Altamira (PA).

Este tem outorga mínima de 525,2 milhões de reais e investimento esperado para todo o contrato é de 11,4 bilhões de reais.

O segundo bloco tem os aeroportos Santos Dumont e Jacarepaguá (RJ); Montes Claros, Uberlândia e Uberaba (MG). Para este conjunto o lance inicial é de 324 milhões de reais, com investimento estimado na concessão de 5,8 bilhões de reais.

O terceiro e último tem os aeroportos de Belém (PA) e Macapá (AP), com outorga inicial de 56,6 milhões de reais e estimativa de investimento de 1,9 bilhão de reais.

A rodada prevê que um mesmo interessado poderá arrematar os três blocos.

Fonte: MoneyTimes

Data: 21/12/2021

EUA DEVEM SER O MAIOR EXPORTADOR DE GNL DO MUNDO EM 2022

Por Reuters



A Administração de Informação de Energia dos EUA projeta que as exportações de GNL dos EUA chegarão a 11,5 bilhões de pés cúbicos por dia (bcfd) em 2022 (Imagem: REUTERS/Issei Kato)

Os Estados Unidos devem se tornar o maior exportador mundial de gás natural liquefeito (GNL) em 2022, ultrapassando o Catar e a Austrália, e podem manter esse título por muitos

anos.



Em um ano em que a China e outras grandes economias da Europa e da Ásia se esforçaram para obter oferta suficiente para aquecimento e geração de energia, os Estados Unidos estavam com grande quantidade de suprimento que crescerá nos próximos anos.

A demanda global por GNL atingiu níveis recordes a cada ano desde 2015, principalmente devido ao aumento da demanda na China e no restante da Ásia.

Muito desse apetite global foi atendido pelo aumento constante das exportações de GNL dos EUA, que atingiram novos recordes todos os anos desde 2016 e devem continuar em 2022.

A Administração de Informação de Energia dos EUA projeta que as exportações de GNL dos EUA chegarão a 11,5 bilhões de pés cúbicos por dia (bcfd) em 2022. Isso representaria cerca de 22% da demanda mundial de GNL esperada de 53,3 bcfd no próximo ano, de acordo com analistas da Goldman Sachs, e ultrapassaria Austrália e Catar, os dois maiores exportadores atualmente.

Um bilhão de pés cúbicos é gás suficiente para cerca de 5 milhões de lares nos Estados Unidos por um dia.

Os Estados Unidos devem continuar a ser o maior exportador de GNL em capacidade até cerca de 2025, quando o Catar poderá recuperar a liderança à medida que a expansão do Campo do Norte começar a entrar em serviço.

Mas se alguns desenvolvedores dos EUA começarem a construir novas fábricas de exportação de GNL, o país norte-americano pode não desistir da coroa.

Até agora em 2021, a maioria das exportações de GNL dos EUA foi para a Ásia, com cerca de 13% com destino à Coreia do Sul, 13% para a China e 10% para o Japão, de acordo com dados de energia dos EUA.

Esses eram os mesmos três principais destinos em 2020, quando 13% do GNL dos EUA foi para a Coreia do Sul, 12% para o Japão e 9% para a China.

Fonte: MoneyTimes

Data: 21/12/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ANP SE APROXIMA DO FIM DO ANO COM QUATRO DE CINCO DIRETORIAS INDEFINIDAS

Nem sequer os substitutos foram designados para comando de agência responsável pelo mercado de petróleo, gás e combustíveis

Por Larissa Fafá e Luiz Fernando Manso - 20 de dezembro de 2021 - Atualizado em 21 de dezembro de 2021 - Em Combustíveis, Congresso, Mercado de gás, Política energética, Setor elétrico

Brasília e Rio – Sujeita à pressão de partidos políticos, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP) se aproxima do fim de 2022 sem uma definição de como será a renovação dos quadros da diretoria, que tem quatro das cinco vagas abertas.

Esse texto é um extrato da cobertura exclusiva do político epbr, serviço exclusivo para empresa da agência epbr.

Nem sequer a relação de novos diretores substitutos é conhecida. A lista tríplice foi definida há meses, mas ainda depende de uma decisão de Jair Bolsonaro, que se filiou ao PL e entrou de vez nas articulações mirando o rateio dos palanques eleitorais para 2022.



Secretário executivo adjunto, Bruno Eustáquio, ministro Bento Albuquerque (MME) e Rodolfo Saboia, diretor geral da ANP (foto por Marcus Almeida, ANP)

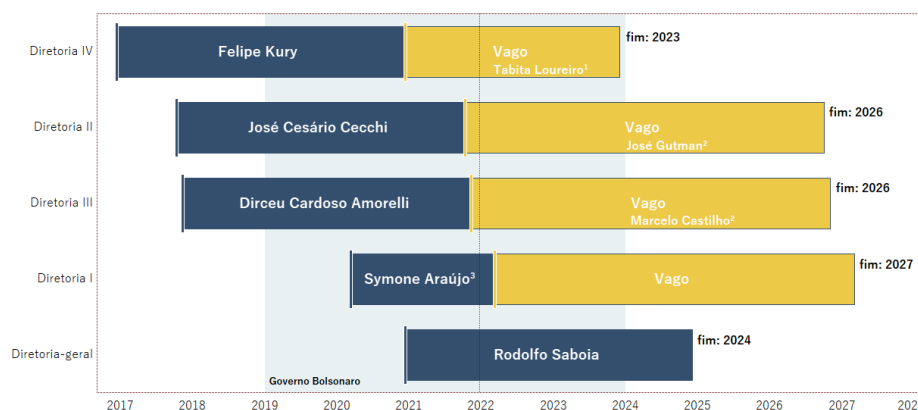
A agência está no radar de grupos políticos do centrão e de agentes públicos próximos do Planalto.

O caso mais emblemático este ano foi a campanha contra a nomeação de Tabita

Loureiro, servidora de carreira que teve sua indicação bancada pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

Aprovada há um ano, quase por unanimidade, em sabatina na Comissão de Infraestrutura (CI), a nomeação de Tabita Loureiro foi ignorada nas diversas semanas dedicadas à votação de autoridades no plenário do Senado Federal.

Diretoria da ANP tem quatro das cinco posições vagas; uma já carece de diretor-substituto



¹Indicada em 2020, o prazo do mandato de Tabita Loureira está correndo desde a saída de Felipe Kury, independente da nomeação; ²José Gutman e Marcelo Castilho são diretores substitutos; ³Symone Araújo pode ser reconduzida – única recondução, no caso de mandato de dois anos, para exercer mandato de cinco anos, vedada a recondução dos demais (inciso III, art. 50 da 13.848/2019). epbr.com.br | 20.12.2021

Contou para a resistência à Tabita Loureiro o fato de, originalmente, ela herdar a Superintendência de Distribuição e Logística (SDL), área responsável pelo mercado de distribuição de combustíveis, setor visado no Congresso Nacional.

A SDL fiscaliza e autoriza empresas de todo o setor de downstream e produz análises e propostas internas de revisão regulatória.

Atualmente, a área está sob comando de César Issa, que também surge como um possível nome para a diretoria. Issa tem cerca de 20 anos de ANP, tendo pedido exoneração em 2016, e voltado em 2018, a pedido do ex-diretor Felipe Kury.

Com o remanejamento recente das áreas técnicas, a SDL está subordinada à Symone Araújo. A diretora e Rodolfo Saboia são os únicos dirigentes nomeados com a chancela do Senado Federal.



E faltou articulação política do governo. Fontes ouvidas pela epbr no Congresso Nacional explicam que a tentativa de associar a servidora à partidos de esquerda – e influenciar Bolsonaro a vetar seu nome – fracassou.

Na última chance de confirmar a nomeação este ano, durante o esforço concentrado para escolha do próximo ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Antonio Anastasia (PSD/MG) venceu com larga vantagem o líder do governo Fernando Bezerra (MDB/PE), que entregou o cargo.

Indefinição para substitutos

Até mesmo indicações bancadas por partidos políticos – não foi o caso de Tabita – foram enfraquecidas na disputa entre siglas por espaço na agência.

As articulações gravitam em torno da base do governo no Congresso, especialmente o PL, mas também nomes ligados ao MDB e PP.

A ordem dentro do PL é não perder as diretorias no Rio de Janeiro ligadas ao setor de infraestrutura, não apenas na ANP.

“O presidente [Bolsonaro] tá com quatro pepinos na mão. Acho que se aumentassem para 10 o número de diretores da ANP, ainda ia sobrar muito indicado na fila”, avaliou um parlamentar da base, ouvido pela epbr.

Uma diretoria da ANP já carece de comando

Com o fim do prazo legal, Raphael Moura deixou a função de diretor-substituto em 16 de dezembro, deixando uma das quatro vagas da diretoria da ANP efetivamente vaga.

Os diretores-substitutos são uma inovação da Lei das Agência de 2019, para evitar a paralisação das decisões colegiadas – e, teoricamente, reduzir a pressão política. Podem ficar na função por até dois anos, em ciclos de 180 dias, que levam a um rodízio obrigatório.

A próxima indicação pode vir a ser a recondução de Symone Araújo. Mesmo vetando a mandatos consecutivos, a nova legislação prevê exceções. Segunda indicada por Bolsonaro, Symone fica no cargo, ao menos, até março de 2022.

O próprio Raphael Moura foi cotado pelo governo para assumir uma vaga definitiva. Ele foi diretor-geral substituto antes de Rodolfo Saboia assumir a vaga deixada por Décio Oddone e conta com apoio do MME.

A ANP definiu a lista tríplice para o próximo rodízio de substitutos: os superintendentes mais votados para assumir as diretorias vagas são Luiz Henrique Bispo (Conteúdo Local), Claudio Jorge Martins (Dados Técnicos) e Marina Abelha (Exploração).

Até nisso, contudo, há indefinição. Bolsonaro tem até o fim de janeiro para designar os substitutos, sem a obrigação de respeitar a votação interna.

Se não o fizer, as vagas são ocupadas pelos superintendentes mais antigos, mas até mesmo esse critério não é claro.

“Trata-se de uma situação inédita e a agência está aguardando os resultados de uma série de consultas internas e externas sobre a interpretação da lei, no que se refere à nova lista de diretores substitutos”, disse a ANP, no início do dezembro.

Na Aneel, Bento Albuquerque anunciou nomes para 2022



Na Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que hoje opera com os quadros completos, o ministro Bento Albuquerque adiantou que o governo vai indicar o atual diretor Sandoval Feitosa para a direção-geral, no lugar de André Pepitone. Bento confirmou a informação à agência Infra.

Para o lugar de Feitosa, o Ministério de Minas e Energia enviou para a Casa Civil o nome de Agnes da Costa, chefe da Assessoria Especial em Assuntos Regulatórios da pasta; e pretende reconduzir Hélvio Guerra para um mandato definitivo de cinco anos.

O mercado de energia também movimentou interesses políticos.

Uma articulação política de peso, por exemplo, conseguiu dobrar o governo que apoiou a inclusão de leilões de térmicas pensados para garantir a construção de gasodutos no interior do país. Em troca, Bolsonaro conseguiu aprovar a privatização da Eletrobras.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 21/12/2021

PETROBRAS SOZINHA NO GASBOL EM 2022

Por epbr - 21 de dezembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

A partir de sexta (24/12), com os recessos de fim de ano, o envio da newsletter Comece seu Dia será interrompido.

em jogo

A Petrobras contratou toda a capacidade de entrada e saída na Oferta de Produto Extraordinário para contratação de Capacidade Firme Anual no Regime de Entrada e Saída para 2022, realizada pela TBG. A empresa ofertou 19,7 milhões de m³/dia de capacidade de entrada e 17,7 milhões de m³/dia de capacidade de saída.

– A oferta foi feita pela TBG para garantir a continuidade da prestação dos serviços de transporte de gás natural, já que não foi realizada a Chamada Pública nº 03/2021 (CP03/21), cuja oferta de capacidade será para o período de 2022 a 2026.

– A TBG garante que não haverá sobreposição de vigência de contratos de transporte extraordinários relativos ao Produto Anual via CP03/21.

– A assinatura dos contratos deve acontecer até o dia 30 de dezembro, e o início das operações de prestação de serviços a partir do dia 1º de janeiro de 2022.

– A Petrobras será a única supridora de gás após concorrência no Centro-Sul. Chamada pública das distribuidoras de gás natural contratou por quatro anos a partir de janeiro de 2022, com 44% de reajuste.

– E também está negociando com o Cade um waiver para fornecer gás natural para as plantas de fertilizantes que a Proquigel arrendou na Bahia e em Sergipe. O TCC do gás natural no Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) impede que a estatal forneça gás natural para as unidades.

Bacia do Paraná A Petrobras assinou nessa segunda (20/12), com a Ubuntu Engenharia e Serviços, contrato para a venda de sua participação na concessão PAR-T-198_R12, no onshore da Bacia do Paraná. O valor da transação é de US\$ 31 mil, e o fechamento está sujeito ao cumprimento de condições precedentes e a aprovação pela ANP.



— O PAR-T-198_R12, localizado no extremo oeste do estado de São Paulo, foi adquirido na 12ª Rodada da ANP, em 2013, e está atualmente no 1º Período Exploratório e com os compromissos do Programa Exploratório Mínimo (PEM) já integralmente cumpridos. A Petrobras detém 100% de participação na concessão.

— A Petrobras iniciou em julho a venda de blocos exploratórios na Bacia do Paraná arrematados entre 2013 e 2017, nas 12ª e 14ª rodadas da ANP. São áreas em São Paulo (2 blocos) e Mato Grosso do Sul (1 bloco).

Pressão política sobre a ANP A ANP se aproxima do fim do ano sem uma definição de como será a renovação dos quadros da diretoria, que tem quatro das cinco vagas abertas. Nem mesmo a relação de novos diretores substitutos é conhecida, informou o político epbr, serviço exclusivo de informações para assinantes.

— A lista tríplice foi definida há meses, mas ainda depende de uma decisão do presidente Jair Bolsonaro, que se filiou ao PL e entrou de vez nas articulações mirando o rateio dos palanques eleitorais para 2022.

— A agência está no radar de grupos políticos do centrão e de agentes públicos próximos do Planalto.

Petroleiros aprovam greve Em assembleias realizadas pelos sindicatos filiados à Federação Única dos Petroleiros (FUP), os petroleiros aprovaram a realização de uma greve da categoria, caso o governo envie ao Congresso projetos para privatizar a Petrobras.

— Nesta quarta (22/12), a FUP e os sindicatos realizam a última reunião do ano para avaliar o quadro nacional das assembleias e definir os próximos passos do movimento sindical contra a venda de ativos pela Petrobras.

ANP recomenda reprovação de venda da Gaspetro para a Compass A ANP recomendou ao Cade que reprove a operação de compra dos 51% da Gaspetro pertencentes à Petrobras, por R\$ 2,03 bilhões, pela Compass Gas e Energia, do Grupo Cosan. A informação foi antecipada pelo político epbr, serviço exclusivo para assinantes.

— A agência recomenda a realização de uma nova licitação, que deve ocorrer até 30 de julho de 2022 e prever a possibilidade de lances em separado para a aquisição de cada distribuidora estadual de gás canalizado com participação da Gaspetro.

Ômicron sobe e derruba petróleo Os preços do petróleo despencaram nessa segunda (20/12), com o aumento dos casos da variante Ômicron na Europa e nos EUA alimentando os receios de que novas restrições para combater sua disseminação poderiam prejudicar a demanda por combustível.

— O Brent recuou US\$ 2, ou 2,7%, para fechar em US\$ 71,52 o barril, enquanto o WTI caiu US\$ 2,63, ou 3,7%, fechando em US\$ 68,23 o barril. Reuters

Biometano no RS A Sulgás e a SebigasCótica firmaram nessa segunda (20/12) o primeiro contrato de suprimento de biometano do Rio Grande do Sul. O acordo é resultado da chamada pública para aquisição de biometano, lançada pela Sulgás em 2020.

— A proposta prevê a instalação de uma central de tratamento integrado de resíduos (CTIR) em grande escala, na cidade de Triunfo. A planta da CTIR incluirá uma usina de produção de biometano originado a partir da transformação de resíduos da atividade agrossilvopastoril.



— O volume inicial para os cinco primeiros anos do contrato é de 15 mil m³/dia, a contar de 2024, ano em que está previsto o início da entrega. A capacidade poderá ser ampliada para 30 mil m³/dia a partir do sexto ano, conforme previsão contratual.

RenovaBio Até 16 de dezembro, 68 das 143 distribuidoras de combustíveis com metas no âmbito do RenovaBio para este ano comprovaram o cumprimento de seus índices, informou a ANP. O prazo final para cumprimento das metas se encerra em 31/12. As distribuidoras que não cumprirem as metas estão sujeitas a multas.

— A ANP concluiu, em 1ª instância, o julgamento dos processos administrativos sancionadores instaurados contra as 35 distribuidoras que não cumpriram suas metas individuais de aquisição de CBIOS do período 2019-2020. Foram aplicadas 35 multas que variaram entre R\$ 100 mil e R\$ 9,48 milhões.

Primeiro leilão de reserva de capacidade O governo promove nesta terça (21/12) o primeiro leilão para contratação de reserva de capacidade do país. Foram cadastrados para o certame 132 projetos de geração novos e existentes, somando 50.691 MW de potência. Serão negociados dois produtos: Energia e Potência. Todos os contratos terão vigência de 15 anos.

— O produto Energia envolve a entrega de energia elétrica associada à geração inflexível, em megawatt médio, proveniente de novos empreendimentos, na modalidade por quantidade, com a inflexibilidade operativa anual limitada a 30%.

— A novidade é o produto Potência, de entrega de disponibilidade de capacidade, em megawatts, de empreendimentos novos e existentes, com flexibilidade operacional, sem inflexibilidade ou com inflexibilidade operativa anual de até 30% – uma condição exclusiva para os vendedores do Produto Energia.

— Outra inovação envolve o mercado livre. Para o produto Energia, além de contratos no ambiente regulado (CCEAR), para as distribuidoras, haverá contratação no ambiente livre (CCEAL), se a aquisição atender consumidores livres, autoprodutores, comercializadores, agentes varejistas e os geradores participantes na condição de compradores. O início de suprimento será em 01/01/2027.

MME libera calendário de leilões do setor elétrico O Ministério de Minas e Energia (MME) prevê realizar 28 leilões para o setor elétrico entre 2022 e 2024, sendo 22 de geração e seis de transmissão, segundo portarias publicadas nessa segunda (20/12) no Diário Oficial da União (DOU).

— Em 2022, o calendário inclui dez certames: de energia nova, em maio (A-4) e agosto (A-5 e A-6), e de energia existente em dezembro (A-1 e A-2). Também pretende organizar duas licitações para contratação de reserva de capacidade, em setembro e novembro, e uma para os sistemas isolados, em outubro. Prevê ainda dois leilões de transmissão, em junho e dezembro.

— Para 2023 e 2024, o calendário projeta leilões de energia nova (menos A-5) e existente, de reserva de capacidade e de suprimento aos sistemas isolados, mas em meses diferentes. E dois leilões de transmissão a cada ano, nos mesmos meses de 2022. Reuters

Mobilidade urbana A Equatorial inaugurou seu primeiro eletroposto no Maranhão, no Parque do Rangedor, em São Luís, capital do estado. O eletroposto permite a carga de até dois carros elétricos simultaneamente e gratuitamente. Também foi inaugurada uma estação com dez bicicletas elétricas para uso gratuito.

— O projeto integra o Programa de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) da Aneel e conta com o investimento de outras nove empresas do setor elétrico, representadas pela Global Participações



em Energia. O investimento total, em cinco estados, é de cerca de R\$ 19 milhões. No Maranhão, conta com a parceria do governo do estado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 21/12/2021

LEILÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE CONTRATA 5,1 GW DE POTÊNCIA

Primeiro leilão do tipo no país contratou 5,1 GW de potência, com disponibilidade de 4,6 GW para SIN, por R\$ 57,3 bilhões

Por epbr - 21 de dezembro de 2021 - Em Setor elétrico

Realizado nesta terça (21), o primeiro leilão de reserva de capacidade de energia do país contratou 5,1 GW de potência, com disponibilidade de 4,6 GW para o Sistema Interligado Nacional (SIN), ao custo de R\$ 57,3 bilhões.

A concorrência, aberta apenas a termelétricas, teve 17 usinas vencedoras para fornecimento de energia a partir de quatro fontes: gás natural (9); óleo combustível (5); óleo diesel (2) e bagaço de cana (1).

O início do suprimento dessa energia está previsto para 2026 e 2027, com contratos de 15 anos de duração. Entre as vencedoras, estão usinas da Petrobras, Neoenergia e Eneva.

Segundo a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), o preço médio das contratações ficou em R\$ 824.553,83/MW.ano, com um deságio de 15,34% em relação ao preço-teto do leilão.

O leilão foi dividido em duas partes: energia e potência. Até hoje, o governo remunerava as usinas pela geração de energia contratual. Neste leilão, a compra foi da disponibilidade da geração, isto é, a usina ficará disponível a operar quando for necessário.

Com isso, o governo espera prevenir a necessidade de contratação de eletricidade em caráter excepcional, a valores elevados, como aconteceu este ano durante a crise hídrica.

Judicialização

De acordo com André Patrus, gerente-executivo da secretaria de leilões da Aneel, as duas usinas a óleo diesel e as cinco a óleo combustível participaram do leilão apenas porque obtiveram liminares autorizando a entrada – mesmo com elas tendo custos de operação acima do estabelecido.

Segundo ele, as decisões judiciais podem levar a novas convocações.

“Se as liminares caírem, será avaliada a possibilidade de convocar outras participantes do leilão realizado ou abrir um leilão para nova contratação, porque a disponibilidade é necessária para 2026”, afirma.

O início da operação será até o segundo semestre de 2026.

Por meio de nota, o Ministério de Minas e Energia (MME) alerta para os “efeitos indesejáveis” da participação dessas usinas, que conseguiram liminar pedindo a exclusão da exigência de limite para preço do combustível (Custo Variável Unitário – CVU).

As diretrizes deste leilão de reserva de capacidade estabeleceram que a contratação seja limitada às usinas que tenham CVU menor que R\$ 600/MWh.

“Esse patamar é estratégico em termos do custo futuro da operação, considerando que, atualmente, cerca de 40% do parque térmico tem o CVU maior que R\$ 600/MWh”, explica o MME.



“A contratação de empreendimentos sem limite de CVU pode acarretar em custos ineficientes de operação do sistema e prejuízos expressivos aos consumidores, já que a contratação resultante pode ser mais cara do que o possível, tendo em vista a elevada quantidade de projetos com custos menores cadastrados no leilão”, continua.

Durante os 15 anos de contrato, com uma operação que demande acionamento dessas usinas protegidas por liminares em quatro meses por ano, o custo adicional para os consumidores pode ser da ordem de R\$ 22,6 bilhões, informa o MME.

Com informações da CNN

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 21/12/2021

LEILÃO CONTRATA ÓLEO E DIESEL PARA SUPRIR CAPACIDADE DE ENERGIA

Por Nayara Machado - 21 de dezembro de 2021 Em Diálogos da Transição

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

Realizado nesta terça (21), o primeiro leilão de reserva de capacidade de energia do país contratou 5,1 GW de potência, com predominância de térmicas a gás natural e combustível fóssil.

A concorrência, aberta apenas a termelétricas, teve 17 usinas vencedoras para fornecimento de energia, sendo nove delas a gás natural.

Óleo combustível teve cinco vencedoras, diesel duas e biomassa apenas uma.

O início do suprimento dessa energia está previsto para 2026 e 2027, com contratos de 15 anos de duração.

O leilão foi desenhado para prevenir a necessidade de contratação de eletricidade em caráter excepcional, a valores elevados, como aconteceu este ano durante a crise hídrica. Mas, ao priorizar as térmicas, deixa a transição para fontes limpas para mais tarde.

Uma análise prévia publicada na véspera pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) já alertava para o peso do gás natural na concorrência e os impactos desta fonte de geração.

“Em relação ao consumo de água, por exemplo, estima-se que uma usina a gás natural, de ciclo combinado com resfriamento úmido demande cerca de 1000 litros de água por MWh”, diz o instituto.

Embora seja menos poluente que outras opções, como carvão, óleo combustível e diesel, o gás natural também emite gases de efeito estufa (GEE) e poluentes atmosféricos, como material particulado (MP), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrogênio (NOx) e óxidos de enxofre (SOx).

“A crise hídrica e as lacunas no planejamento do setor deixaram clara a necessidade de potência para garantir a oferta de eletricidade em momentos de grande demanda. Assim, a iniciativa de organizar um novo modelo de leilão é bem-vinda, mas deveria abrir o espaço a todas as fontes capazes de contribuir a esse requisito”, ressalta Ricardo Baitelo, coordenador de projetos do IEMA.

Para o IEMA, o ideal seria um modelo que ampliasse a integração das fontes renováveis.

“Essa configuração pode ampliar a resiliência do sistema à variabilidade dos recursos naturais e aos eventuais impactos das mudanças climáticas sobre a sua disponibilidade”, diz a análise. Veja na íntegra (.pdf)



Usinas a gás representaram 90% da potência ofertada no leilão. Na foto, usina termelétrica Euzébio Souza, em Cubatão (SP)

Vencedores do leilão de reserva Biomassa

A única usina de energia renovável vencedora do certame é o empreendimento Cidade do Livro (da UTLP), que investirá R\$ 502 milhões em uma usina de bagaço de cana em Barra Bonita (SP) e potência de 80 MW.

O preço médio ficou em R\$ 877,3 mil/MW.ano

Gás Natural

Juntas, as térmicas a gás natural contratadas somam 4,1 GW do total de 5,1 GW do leilão.

O maior investimento foi de Portocem, com R\$ 4,2 bilhões previstos para uma nova usina de gás natural, no Porto do Pecém, no Ceará. A potência contratada é de 1.571,888 MW.

Azulão (AM), Delta Geração (MS), LGSA (ES), Parnaíba II (MA), Petrobras (MG e RJ), Termopernambuco (PE) e Trombudo (SC) também tiveram empreendimentos vencedores.

A energia mais barata virá de Termopernambuco, no Porto de Suape (PE). A usina negociou 550 MW ao preço médio de R\$ 487.4 mil/MW.ano

Óleo combustível

As usinas a óleo combustível somam quase 780 MW de potência, com dois empreendimentos no Norte (Maranhão), dois no Nordeste (Bahia) e um no Sudeste (Espírito Santo).

As duas usinas no Maranhão são da Geramar, com potência de 165,87 MW cada.

Na Bahia, ambas são da Global Participações, com 136,4 MW de potência cada.

A energia de todas as cinco usinas ficou acima do preço médio do leilão de R\$ 824,5 mil/MW.ano.

Óleo diesel

Mais poluente que a geração de energia a gás natural, as térmicas a diesel tiveram quase 100 MW de potência contratada.

As usinas Potiguar e Potiguar III, no Rio Grande do Norte, negociaram 48,140 MW e 51,460 MW respectivamente, ao preço médio de R\$ 873,7 mil/MW.ano.

Biometano no RS... A Sulgás e a SebigasCótica firmaram nesta segunda (20) o primeiro contrato de suprimento de biometano do Rio Grande do Sul, com vigência prevista para dez anos a contar do início do fornecimento.

Uma central de tratamento integrado de resíduos (CTIR) em grande escala instalada na cidade de Triunfo vai receber resíduos da agroindústria para transformação em biocombustível.

O volume inicial para os cinco primeiros anos do contrato de suprimento com a Sulgás é de 15 mil m³/dia, a contar de 2024, ano previsto para o início da entrega, com possibilidade de ampliação da capacidade para 30 mil m³/dia a partir do sexto ano.

Serão investidos R\$ 150 milhões pela SebigasCótica e mais R\$ 9 milhões em obras e equipamentos para a interligação da usina com a rede canalizada de distribuição de gás, pela Sulgás.

...E hidrogênio pelo mundo. A Comissão Europeia aprovou nesta segunda (20) a liberação de € 900 milhões para financiar projetos de produção de hidrogênio verde (H2V) em países fora da União Europeia (UE).

Os recursos fazem parte da estratégia da Alemanha para o hidrogênio, que prevê um total de investimentos de € 2 bi em parcerias internacionais com países onde o H2V pode ser produzido com menor custo, a exemplo do Brasil. No total, o pacote alemão vai destinar € 9 bi para o desenvolvimento do mercado de hidrogênio verde.

A estratégia é um caminho para a UE reduzir as emissões líquidas de gases de efeito estufa em pelo menos 55% até 2030, substituindo os combustíveis fósseis por hidrogênio limpo, no transporte, energia e indústria.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 21/12/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CONGRESSO USA DESPESA 'INFLADA' DA PREVIDÊNCIA E BPC PARA TURBINAR EMENDAS DE RELATOR

Cálculos são da Instituição Fiscal Independente; gastos do chamado 'orçamento secreto' chegarão a R\$ 16,5

Por Manoel Ventura



Plenário da Câmara em sessão do Congresso Nacional Foto: Edilson Rodrigues / Agência Senado

BRASÍLIA — O Congresso Nacional alterou a destinação de R\$ 16,5 bilhões do Orçamento do próximo ano para turbinar as emendas parlamentares por meio das emendas de relator, que abastece o chamado “orçamento secreto”. O

relator da proposta, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), tirou esse valor de gastos obrigatórios, como Previdência e pessoal.

Não há risco, porém, de alguém deixar de receber aposentadorias, porque essas despesas precisam ser pagas. O pano de fundo das discussões é como os recursos são alocados no Orçamento e a necessidade de outros cortes no Orçamento no próximo ano para bancar essas despesas. Para a Instituição Fiscal Independente (IFI), o governo inflou essas despesas.



As emendas de relator são um tipo de emenda parlamentar em que não há critérios objetivos de distribuição e estão sendo usadas para irrigar aliados do governo e a cúpula do Congresso. Falta transparência sobre os responsáveis pela destinação das verbas.

Nas emendas tradicionais, os valores são divididos igualmente entre os parlamentares. No próximo ano, as emendas destinadas a todos os deputados e senadores chegam a R\$ 10,9 bilhões.

Não há risco para pagamento de aposentadorias

De acordo com Felipe Salto, diretor-executivo da IFI, os cortes ocorreram nas despesas com pessoal, no Benefício de Prestação Continuada (BPC, destinado a pessoas com deficiência e idosos de baixa renda) e nos gastos da Previdência Social.

Segundo Salto, o governo enviou ao Congresso um valor maior que o necessário para essas despesas, permitindo assim que os parlamentares fizessem os cortes sem prejudicar o andamento da máquina pública.

Neste ano, o Congresso também cortou despesas obrigatórias, mas o próprio governo reclamou e ajustou o Orçamento. Agora, para Salto, a conclusão é diferente:

— O governo enviou um ofício superestimando as despesas obrigatórias. Agora o Congresso faz o movimento oposto e será difícil conter — disse Salto.

PEC dos Precatórios destravou quebra-cabeças

A engenharia orçamentária desenhada pelo Congresso ganhou corpo após a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, que permitirá um gasto de R\$ 113 bilhões maior no próximo ano.

Esse valor considera que a inflação irá subir 10,18% neste ano e já consta na proposta orçamentária que será votada pelo Congresso nesta semana.

A PEC foi proposta pelo governo com o argumento de abrir o espaço orçamentário necessário para bancar o Auxílio Brasil de R\$ 400.

Mesmo que o dinheiro obtido pela proposta tenha sido “carimbado” para despesas sociais pelos parlamentares, por determinação do próprio Congresso, o restante do Orçamento não ficou vinculado.

Ou seja, o Congresso fez uma série de remanejamentos dentro da proposta orçamentária para permitir que aumentar outros gastos.

— Provavelmente, as despesas obrigatórias estavam sim superestimadas — disse Salto.

Rombo fiscal ampliado

A IFI vem calculando uma folga de R\$ 26 bilhões, no total, por conta da PEC. O Auxílio Brasil custará no total R\$ 89 bilhões

O Orçamento em discussão no Congresso prevê um rombo de R\$ 79,3 bilhões para as contas públicas no próximo ano, valor superior aos R\$ 49,6 bilhões que o governo estimava antes da PEC existir.

O motivo é o aumento dos gastos criado por conta da PEC dos Precatórios, que subiu o limite do teto de gastos (a regra que impede o crescimento das despesas da União). Na prática, o governo gastará mais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/12/2021



ARRECADAÇÃO FEDERAL EM NOVEMBRO É DE R\$ 157,3 BILHÕES, TERCEIRA MELHOR MARCA PARA O MÊS

O número registra um avanço de 1,41% em relação ao mesmo período do ano anterior. Dados do Fisco foram divulgados nesta terça-feira

Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA – A arrecadação federal em novembro chegou a R\$ 157,34 bilhões, de acordo com dados da Receita Federal.

O número registra um avanço de 1,41% em relação ao mesmo período do ano anterior, já descontada a inflação. Os dados foram divulgados nesta terça-feira.

O resultado de novembro é o terceiro melhor para o mês na série histórica da Receita Federal desde 2000. Os melhores desempenhos foram registrados em 2013, com arrecadação de R\$ 180,8 bilhões, e 2014, com R\$ 157,6 bilhões.

Em 2021, a arrecadação federal foi recorde da série histórica em sete meses e registrou a segunda melhor marca em outros três.

O desempenho positivo da arrecadação também é influenciado pela baixa base de comparação em 2020. Por causa da pandemia da Covid-19, além da queda da atividade econômica, que resulta em menor arrecadação, houve postergações e diferimentos de tributos variados, o que acaba por elevar o montante administrado pelo Fisco.

Especialmente ao longo do segundo semestre, o volume de arrecadação, embora ainda superior ao registrado em 2020, já não é tão maior, porque naquele período a economia já dava sinais de recuperação.

Novo IOF

Em novembro, um dos fatores que impulsionou a arrecadação foi o recolhimento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), que bateu R\$ 4,9 bilhões no mês, um avanço de 322,65% em relação ao ano anterior. Dois movimentos explicam essa alta. Em 2021, foi restaurada a tributação do IOF, que estava zerada no ano passado.

Além disso, decreto presidencial elevou a alíquota do IOF que incide sobre as operações de crédito desde o final de setembro. A medida foi adotada para viabilizar o pagamento do Auxílio Brasil de R\$ 400 neste ano.

Segundo o Fisco, só essa mudança da alíquota foi responsável pela arrecadação de R\$ 1,2 bilhão para o IOF neste mês.

O chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros do Fisco, Claudemir Malaquias, disse que o resultado de novembro é muito robusto, ainda mais se se considerar que em 2020 houve recebimento de tributos equivalentes a dois meses. Ainda assim, a arrecadação em 2021 foi maior, apesar da base de comparação elevada.

— Isso não significa que houve um decréscimo ou uma perda de ritmo no crescimento da arrecadação, pelo contrário, a arrecadação continua ainda superando a do ano passado e exemplo disso é o mês de novembro, último mês em que recebemos parcelas diferidas.

Arrecadação avança 18% no ano

De acordo com o Fisco, nos onze primeiros meses de 2021 a arrecadação federal somou R\$ 1,684 trilhão, valor 18,13% maior que o do mesmo período acumulado em 2020.



Esse resultado é explicado por fatores não recorrentes, como recolhimentos extraordinários de cerca de R\$ 39 bilhões do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido entre de janeiro e novembro, além dos recolhimentos extraordinários de R\$ 6,5 bilhões no mesmo período do ano anterior.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/12/2021

ANAC APROVA EDITAL DE CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SANTOS DUMONT E CONGONHAS

O documento agora segue para análise do Tribunal de Contas da União (TCU); Santos Dumont terá mais tempo para fazer obras que possibilitarão expansão

Por Gabriel Shinohara e Geralda Doca

BRASÍLIA — A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou nesta terça-feira o edital de concessão de três blocos de aeroportos que incluem Congonhas (SP) e o Santos Dumont (RJ), consideradas as "joias da coroa" da Infraero e dessa rodada.

Com essa aprovação, o edital segue para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa do governo é que o edital seja publicado no primeiro trimestre de 2022 e o leilão aconteça no segundo trimestre, em maio.

O prazo das concessões é de 30 anos e a Anac prevê R\$ 8,6 bilhões em investimentos durante esse período.

No leilão, o lance mínimo inicial total para os três blocos foi fixado em R\$ 906 milhões. Esse valor, entretanto, deve ser superado na disputa. O valor estimado pela Anac dos três contratos é de R\$ 19,1 bilhões.

Maurício Moreira Menezes, sócio do Moreira Menezes, Martins Advogados e professor de direito Comercial na Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), avalia que o edital é bem objetivo e adequado.

— Me parece bem adequado porque é um linguagem simples, direta, não tem aquela espuma que alguns editais tem, o que é interessante para quem quer investir esse volume de recursos — afirmou.

Murilo Varasquim, sócio fundador do Leal & Varasquim Advogados, ressalta que o TCU será responsável por verificar a regularidade do edital.

"O edital ainda será encaminhado para análise do Tribunal de Contas da União, que se manifestará sobre a sua regularidade e legalidade. Dessa forma, com a aprovação do Tribunal de Contas, pode se concluir que existirá segurança jurídica aos interessados", apontou.

Essa é a sétima rodada de concessões de aeroportos e separa 16 ativos em três blocos.

Santos Dumont lidera primeiro bloco

O primeiro é o bloco RJ/MG que tem, além do Santos Dumont, os aeroportos de Uberlândia (MG), Uberaba (MG), Montes Claros (MG) e Jacarepaguá (RJ). A outorga fixa inicial é de R\$ 324,2 milhões. A expectativa do governo é que o lance chegue a R\$ 1 bilhão ou até supere esse número.

— Congonhas é o mais procurado pelos investidores, mas existe muita gente de olho no Santos Dumont por causa do potencial turístico — disse o secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, Ronei Glanzmann.



Segundo o secretário de Aviação Civil, entre os interessados nesta nova rodada estão a Changi, empresa de Cingapura que já opera o Galeão, a Fraport (Alemanha), Aena (Espanha), Zurich (Suíça), o grupo ADP (França), Vinci (França), a Global Infrastructure Partners (que opera Gatwick em Londres), e pela operadora do aeroporto de Houston, além das nacionais CCR e Socicam.

O segundo é o bloco SP/MS/PA que tem Congonhas como carro-chefe, Campos Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA), Carajás (PA), Altamira (PA) e Campo de Marte (SP). A outorga é de R\$ 525,2 milhões.

Já o terceiro bloco é o menor e inclui apenas os aeroportos de Belém (PA) e Macapá (AP). A outorga fixa inicial é de R\$ 56,6 milhões.

Segundo a Anac, os aeroportos desta rodada de concessões respondem pela movimentação de 26% dos passageiros que pagaram passagens áreas no Brasil em 2019, com 39,2 milhões de embarques e desembarques.

Edital foi alterado para contemplar preocupação do Rio com Galeão

O edital aprovado atende algumas preocupações da prefeitura do Rio de Janeiro sobre como uma expansão do Santos Dumont poderia afetar as operações do Galeão.

Uma alteração em relação à minuta que foi aprovada em setembro prevê ampliação do período para investimentos obrigatórios em infraestrutura dos aeroportos.

Anteriormente, o prazo máximo era de três anos e passou para cinco. O GLOBO já havia mostrado que essa era uma das possibilidades.

Esse investimento seria realizado para que o operador do terminal obtivesse a certificação internacional que o permitira ampliar o número de voos.

Com o prazo mais longo, o Galeão teria mais tempo para recuperar o número de passageiros e o Santos Dumont não teria um salto de capacidade em pouco tempo.

Até que o Santos Dumont obtenha a certificação, continuará com os atuais 23 movimentos por hora (pousos e decolagens). Depois dessa certificação, será possível fazer 30 movimentos por hora.

Nada impede, porém, que o novo concessionário de Santos Dumont conclua as obras antes e acabe prejudicando o fluxo do Galeão, na medida em que o aeroporto do centro do Rio poderá ter mais voos.

O advogado Rafael Mota, da Mota Kalume advogados, explica que a ampliação do período para fazer o investimento é positivo para o operador dos aeroportos porque as despesas ficariam em prazos mais alongados e a necessidade de dinheiro em caixa é menor. Segundo ele, com o edital prevendo cinco anos, é difícil que uma empresa se proponha a fazer em menor tempo.

— A conta de concessionário é muito redonda e quando faz os cálculos para quanto vai dar de outorga, ele calcula o seu dinheiro em cinco anos. A programação de obra dele é cinco anos, ele não vai fazer uma conta matemática de cinco e reduzir para três, vai estar jogando dinheiro fora — disse o advogado.

Segundo Menezes, professor da UERJ, o período de investimento vai depender muito de quem for o concessionário e da estratégia empresarial. Ele explica que se houver dinheiro em caixa, é possível que o operador queira investir logo para ter retorno maximizado ao longo do período da concessão.

O advogado entende que o esvaziamento do Galeão não é de hoje e não acontece por conta do Santos Dumont, mas por uma série de questões relacionadas ao Rio de Janeiro e a crise econômica. Ele argumenta que as críticas ao edital são um “burburinho” político que não tem embasamento fático.

— Eu penso por todo histórico que a gente por aí, que isso seja muito mais uma medida para colocar panos quentes na críticas do varejo político — disse.

A mesma mudança no período para expansão do Santos Dumont também foi feita no caso de Congonhas. A expectativa é que ao longo dos 30 anos o número de movimentos deve passar de 33 por hora para 44.

O diretor-presidente da Anac, Juliano Alcântara Noman, que também é relator do processo, disse que a mudança foi proposta pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura e ressaltou a importância de assegurar tempo hábil para planejamento das obras de infraestrutura nos dois aeroportos.

— Por um lado, ponderou-se a premente expansão e a melhoria da infraestrutura dos sítios aeroportuários, ao mesmo tempo em que se considerou a complexidade da gestão dos impactos decorrentes das obras e a necessidade de manutenção do nível de segurança operacional — disse Noman ao ler seu voto.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/12/2021

VALE VENDE MINA DE CARVÃO EM MOÇAMBIQUE POR US\$ 270 MILHÕES

Vulcan Minerals levará também a ferrovia do Corredor Logístico de Nacala
O Globo



Pátio de estocagem de carvão na mina da Vale em Moatize, em Moçambique, vendida para a Vulcan Minerals por US\$ 270 milhões Foto: Divulgação/Vale / O Globo

RIO - A Vale fechou acordo para vender sua mina de carvão Moatize e o Corredor Logístico Nacala (CLN), em Moçambique, para a Vulcan Minerals por US\$ 270 milhões. Do total, a mineradora vai receber US\$ 80 milhões no fechamento da operação e US\$ 190 milhões do negócio existente até a conclusão. A companhia assinou ainda um acordo de royalties por um período de dez anos.

“Tenho o prazer de anunciar este importante passo para o desinvestimento responsável de Moatize e CLN, em uma transação que beneficia as comunidades e governos onde essas operações estão localizadas e oferece um futuro sustentável para as operações. Esta é mais uma conquista do nosso compromisso de reshape nossa empresa, com foco em nossos principais negócios”, diz Eduardo Bartolomeo, CEO da Vale, em comunicado divulgado ao mercado nesta terça-feira.

A mineradora anunciou que deixaria o mercado de carvão no início deste ano, optando por voltar seus esforços a seu negócio principal, que o minério de ferro, perseguindo a meta de se tornar líder em mineração de baixo carbono. A Vale trabalhou por 15 anos na implementação da mina de Moatize e do CLN, utilizado para transportar carvão, em parceria com o governo de Moçambique



e do Malawi. A ferrovia tem 912 quilômetros de extensão e leva também carga geral e passageiros.

A Vulcan integra o indiano Jindal Group, contando com outras operações em Moçambique, como a mina Chirodzi.

A conclusão da transação depende do cumprimento de condições precedentes e da aprovação do Ministério de Recursos Minerais e Energia e do governo de Moçambique, conforme exigência da legislação para controle antitruste.

— A Vale sempre teve alguns desafios com essa operação. Foi um investimento que teve alguns atrasos e até questões políticas, pois a ferrovia passa por mais de um país (Moçambique e Malawi). E, recentemente, problemas operacionais impediram a companhia de ter um nível de produção tão alto quanto se esperava — explica o analista de mineração, siderurgia e celulose do Itaú Unibanco, Daniel Sasson.

Para ele, o negócio não compensava do ponto de vista financeiro e nem da agenda ESG, que a Vale vem se empenhando fortemente, especialmente após a tragédia de Brumadinho.

— A Vale perdeu dinheiro com essa mina. Esse desinvestimento está alinhado à estratégia deles. Ao longo de 2021, vimos a conclusão de outras linhas de negócios deles, como em Nova Caledônia, Mosaic e, recentemente, a venda da CSI, uma join venture da qual tinham participação — pontua Sasson.

Esta também é a leitura do analista do setor de mineração da Genial Investimentos, Gabriel Tinem. A venda do complexo em Moçambique, segundo ele, sintetiza uma série de mudanças na multinacional, somadas ao prejuízo do negócio moçambicano.

Assim como Sasson, ele diz que a Vale está buscando desinvestir naquilo que foge do seu carro-chefe, o minério de ferro, e quer melhorar a sua imagem sustentável.

— A desculpa dada (para a venda) é que se trata de desinvestimento, que polui menos e entra na agenda ESG. Mas pelas entrelinhas tem a situação política que Moçambique enfrenta, além de manter algo com custo alto e retorno baixo.

Segundo Tinem, há dois anos, a empresa fez uma reestimativa e descobriu-se que tinha menos carvão do que achavam ter, o que impactou negativamente as projeções futuras.

— O carvão representou apenas 3% da receita em 2019 e menos de 1,2%, em 2020. É um custo alto manter a mina e a ferrovia por um retorno baixo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/12/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EVE, EMPRESA DE 'CARROS VOADORES' DA EMBRAER, SERÁ LISTADA EM NY E É AVALIADA EM US\$ 2,9 BI

Estimativa é de que companhia tenha 15% do mercado de eVTOL, o que significa US\$ 4,5 bilhões de receitas em 2030; abertura de capital deve acontecer no segundo trimestre de 2022

Por Luciana Dyniewicz, O Estado de S.Paulo

A negociação das ações da Eve (empresa da Embraer criada para desenvolver o "carro voador") na Bolsa de Nova York deve começar no segundo trimestre do ano que vem, segundo estimativa

do presidente da Embraer, Francisco Gomes Neto. “Esse é o prazo que estimamos para concluir a aprovação do processo (de abertura de capital). Agora estamos assinando o que chamamos de BCA, business cooperation agreement, com a Zanite (sócia da Embraer no projeto)”, afirmou ao Estadão.

O BCA anunciado na manhã desta terça-feira, 21, prevê que a Embraer detenha 82% de participação na Eve. Com um consórcio de empresas - que inclui Bradesco BBI, Rolls-Royce e BAE Systems, entre outras -, a fabricante aportará US\$ 305 milhões na nova companhia. Outros US\$ 237 milhões serão injetados pela Zanite Acquisition Corp, uma Spac (companhia que primeiro abre capital na Bolsa para, depois, buscar um projeto para investir) dos Estados Unidos. A companhia passará a se chamar Eve Holding e tem valor patrimonial de cerca de US\$ 2,9 bilhões.



O eVTOL, nome oficial do 'carro voador, desenvolvido pela Eve, empresa da Embraer. Foto: Eve Air Mobility

De acordo com Gomes Netos, esses recursos serão usados apenas no desenvolvimento e certificação do eVTOL (sigla em inglês para veículo elétrico de pouso e decolagem vertical, como é chamada oficialmente a aeronave). Para a instalação de linhas de montagem, a companhia buscará outras fontes de financiamento. “Até o BNDES, que já sinalizou interesse no projeto, poderá ser uma alternativa importante para a fase seguinte”, acrescentou o presidente da Embraer.

A ideia, segundo o executivo, é ter um fábrica de peças do eVTOL e várias unidades de montagem próximas aos principais mercados consumidores. Uma consultoria internacional está sendo contratada para definir onde essas plantas serão instaladas.

A Embraer trabalha com um planejamento de que a Eve terá US\$ 4,5 bilhões (R\$ 25,7 bilhões na cotação atual) em receitas em 2030. No ano passado, toda a Embraer somou R\$ 19,6 bilhões em receitas líquidas - mas a companhia projeta dobrar esse número em cinco anos e essa conta não inclui o “carro voador”.

O faturamento de US\$ 4,5 bilhões considera que a Eve conseguirá 15% do mercado de eVTOLs. Isso significa que, em 2040 - 14 anos após o eVTOL chegar ao mercado -, a receita deverá alcançar US\$ 18 bilhões.

Na análise do consultor André Castellini, da Bain & Company, é factível considerar que a Eve detenha essa participação de mercado, dado a experiência da Embraer em desenvolver aeronaves com agilidade e custos inferiores aos de seus concorrentes, além de certificá-las. “Esse percentual de mercado não me espanta. A dúvida é qual vai ser exatamente o tamanho do mercado. Isso vai ser ditado por aspectos de regulamentação e tráfego aéreo.”

A capacidade de trabalhar com orçamentos mais apertados também deve ajudar a Embraer, dado que, apesar da injeção de recursos prevista pela fusão com a Zanite ser significativa (US\$ 542 milhões, no total), o montante é o segundo menor anunciado até agora por concorrentes da Eve. A americana Joby levantou US\$ 1,6 bilhão no mercado, a também americana Archer, R\$ 1,1 bilhão, a alemã Lilium, US\$ 830 milhões e a britânica Vertical US\$ 394 milhões. Todos esses recursos foram provenientes de fusões com Spacs, mesmo modelo de negócio adotado por Embraer e Zanite.



A abertura do capital da Eve em Nova York após a fusão com a Zanite era esperada desde junho, quando as conversas entre as empresas se tornaram públicas. Desde então, os papéis da Embraer na B3 avançaram 17% até segunda-feira, 20. Nesta terça, a alta é de 15% até as 12h30 e, no ano, o avanço chega a 160%.

A abertura do capital da Eve em Nova York após a fusão com a Zanite era esperada desde junho, quando as conversas entre as empresas se tornaram públicas. Desde então, os papéis da Embraer na B3 avançaram 17% até segunda-feira. Ontem, a alta foi de mais 15% e, no ano, o avanço chegou a 176%.

Para a analista Thaís Cascello, do Itaú BBA, a alta é justificada e há espaço para as ações subirem ainda mais. Hoje, o banco calcula que o preço justo para os papéis da Embraer no fim de 2022 estaria em torno de US\$ 21. Com os dados revelados ontem, esse valor iria para aproximadamente US\$ 27 - a atualização oficial do preço, no entanto, ainda depende de cálculos mais precisos.

Gomes Neto destaca, no entanto, que não é apenas o potencial da Eve que está alavancando a Embraer no mercado financeiro. "Esse é um dos componentes. Se você observar a recuperação da Embraer neste ano e o potencial que temos de quase dobrar de tamanho nos próximos cinco anos sem incluir o eVTOL ou inovações, isso também tem aumentado o nível de confiança dos investidores. Na nossa opinião, é uma composição de fatores, que também inclui performance de curto prazo."

Até agora, a Eve já recebeu pedidos de 17 clientes para um total de 1.735 veículos, avaliados em US\$ 5,2 bilhões. Dessas encomendas, 500 foram anunciadas hoje e foram feitas por três empresas americanas: 200 pela Azorra, 200 pela Republic Airways e 100 pela SkyWest. A projeção é que os "carros voadores" comecem a ser entregues em 2026.

Também nesta terça-feira, a Embraer anunciou que, com a fusão com a Zanite, a Eve passará a ser copresidida por Andre Stein (que já estava à frente da empresa) e por Jerry DeMuro, que era diretor executivo da BAE Systems. A Embraer e a BAE também divulgaram que estudam conjuntamente o desenvolvimento de um eVTOL para o mercado de defesa e segurança.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 21/12/2021

DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS TENTAM BATER META DE DESCARBONIZAÇÃO, E CRÉDITO DE CARBONO DISPARA

Só 68 de 143 empresas atingiram o nível obrigatório estabelecido pelo governo até o dia 16; prazo vence em 31 de dezembro, o que fez o preço do crédito Cbio passar de R\$ 30 para mais de R\$ 60 em um ano

Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo

RIO - A dez dias do fim do ano, menos da metade das distribuidoras de combustíveis bateram as metas de descarbonização fixadas pelo governo. Apenas 68 de um total de 143 empresas adquiriram créditos de produtores e importadores de biocombustíveis suficientes para compensar as emissões provocadas pela queima de produtos fósseis, como gasolina e óleo diesel, vendidos por essas distribuidoras. O prazo para atingir a meta termina no dia 31. Quem não cumprir será multado.

As metas de descarbonização são individuais, cada distribuidora tem a sua. Quanto mais combustível uma empresa vende, mais crédito de carbono tem que ser adquirido. O crédito é chamado de Crédito de Descarbonização (Cbio), negociado na B3. A medida faz parte da Política Nacional de Biocombustíveis (Renovabio), criada em 2017 para que o Brasil cumpra as obrigações assumidas na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2015 (COP-21).



Cada Cbio corresponde a uma tonelada de CO2 evitado, o equivalente a sete árvores. O total de crédito a ser adquirido pelas distribuidoras neste ano, de 24,9 milhões de toneladas de CO2 equivalente, corresponde à captura de carbono de 233,73 árvores. Todo ano, as distribuidoras têm metas de aquisição de créditos dos fornecedores de biocombustíveis, que são uma alternativa limpa em comparação com os combustíveis derivados de petróleo vendidos nos postos.

Apesar de o número de empresas com metas batidas ainda ser pequeno, em volume o objetivo do ano está próximo de ser alcançado. Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), 82,35% do total de toneladas estabelecido foram cumpridos. As grandes distribuidoras estão quites com as suas metas. Faltam agora pequenas e médias empresas também acertarem as contas com o governo.

A fotografia é a mesma de 2019 e 2020, quando 35 distribuidoras menores deixaram de comprar o volume de crédito acertado no Renovabio e foram multadas pela ANP. As penalidades poderiam chegar a R\$ 9,48 milhões por distribuidora, mas todas pagaram o valor mínimo de R\$ 100 mil, o que rendeu R\$ 20 milhões ao governo, no total.

Cotação dispara

Com a corrida neste fim de ano para atingir a meta, a cotação do Cbio dobrou em relação a janeiro. No início de 2021, um crédito estava sendo vendido a R\$ 30,28, enquanto, no dia 15 deste mês (última data divulgada pela ANP), custava R\$ 59,90. Na última terça-feira, 14, a cotação chegou a bater o recorde histórico de R\$ 62,46, fruto do crescimento da demanda a partir de novembro. Na média do ano, no entanto, o valor do Cbio (R\$ 38,19, até o dia 15) foi inferior ao de 2020, de R\$ 43,43.

“As metas de Cbio para o ano que vem são maiores do que as deste ano. Distribuidoras estão antecipando compras. Com isso, aumenta a demanda e sobe o preço. Além disso, há espaço para investidores comprarem neste ano e venderem a um preço maior no futuro, o que pode gerar mais ganhos do que no mercado financeiro”, avalia Miguel Novato, especialista em Bioenergia e economista da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa).

As pequenas e médias distribuidoras, reunidas na Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis (Brasilcom), reclamam do preço e do formato do mercado de crédito de carbono.

“Como o Renovabio, por suas regras, obriga uma parte a comprar, mas não obriga a outra a oferecer à venda, surge um desequilíbrio no mercado, que gera esta situação”, afirmou a entidade, complementando que as distribuidoras menores geram caixa ao longo dos meses e, no fim do ano têm dificuldade de fazer frente aos preços elevados.

A ANP, no entanto, diz que “há Cbios disponíveis em quantidade suficiente para o cumprimento das metas”.

A federação reivindica, desde o lançamento do Renovabio, ao Legislativo, mudanças no programa. A intenção é que a obrigação de compra seja transferida para os produtores e importadores de combustíveis fósseis. O argumento é que esses segmentos têm potencial de inovação e esse é o modelo adotado na maioria dos países.

“Essa medida, se implementada, traria equilíbrio ao mercado de CBIOS, evitaria os problemas ora enfrentados pelas distribuidoras e permitiria que o Renovabio, ao invés de ser apenas um programa de transferência de renda dos consumidores para os produtores de biocombustíveis, se tornasse, efetivamente, um programa de incentivo à descarbonização do setor de combustíveis do Brasil”, afirma a entidade.

Para o ex-secretário executivo do Ministério de Minas e Energia (MME) e presidente da EnP Energia, Márcio Felix, um dos idealizadores do Renovabio junto com Novato, a tendência é que o programa de descarbonização do setor avance nos próximos anos, por conta “da força que a transição energética ganhou com a pandemia e da COP-26 (Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2021)”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/12/2021

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

COMO A PANDEMIA MUDOU O ‘JUST IN TIME’

Estoque mínimo deixou empresas com falta de produtos

Por Brooke Masters e Andrew Edgecliffe-Johnson — Financial Times, de Londres e Nova York



Para manter a produção de cerveja, a Heineken enviou rótulos e garrafas da fábrica no México para a da Holanda, consciente de que precisa de centros alternativos — Foto: Divulgação

A Heineken vende 300 marcas a consumidores em 190 países. Parte da estratégia da cervejaria, no entanto, tem sido produzir marcas regionais localmente e, então, exportá-las a mercados maiores. Quando comprou o controle majoritário da Red Stripe em 2015, repatriou a produção da marca para a Jamaica. De forma similar, a marca Dos Equis era produzida apenas no México, embora tivesse grande parte das vendas nos Estados Unidos e em outros países.

Esse modelo de produção local acabou cobrando seu preço em 2020, quando o governo mexicano declarou a cerveja como “não essencial” e fechou temporariamente as cervejarias do país durante a primeira onda da pandemia. Em vez de simplesmente desistir da Dos Equis, a Heineken se recompôs e enviou rótulos e garrafas para a Holanda e começou a produzir a cerveja no país. Desde então, a produção no México foi retomada, mas a empresa agora tem muito mais consciência de que precisa ter centros alternativos de produção para suas maiores e mais lucrativas marcas - e garantir que tenham acesso aos suprimentos necessários.

Por todo o mundo, empresas se depararam com obstáculos em suas cadeias de abastecimento durante a pandemia e com os gargalos nas remessas internacionais que se seguiram quando as economias começaram a “reabrir”. Linhas de montagem de carros foram paralisadas por falta de chips, fabricantes de destilados ficaram sem garrafas e lojas de departamento se viram com baixos estoques para o Natal.



Linhas de montagem de carros foram paralisadas por falta de chips, fabricantes de destilados ficaram sem garrafas e lojas de departamento se viram com baixos estoques para o Natal.

Carol Tomé: empresas agora pensam em estoque ‘just in case’ (eventualidades) — Foto: Divulgação

Problemas como esses vêm forçando as empresas a repensar suas estratégias. Por décadas, elas priorizaram os custos acima de todo o resto ao selecionar fornecedores, construir fábricas e decidir o



volume de estoque que precisavam ter disponível. Tal filosofia foi apelidada frequentemente de “just in time”, baseada em um volume mínimo de estoques e em contratos flexíveis e de curto prazo com os fornecedores, cujos termos podiam ser ajustados rapidamente a mudanças na demanda dos clientes.

A busca por eficiência, contudo, incluiu muito mais. As empresas também transferiram produção a locais com baixos salários, agruparam pedidos para conseguir maiores economias de escala e tentaram encolher a presença em jurisdições onde precisavam pagar impostos altos.

“Muitos dos modelos operacionais nas cadeias de abastecimento que vemos como quebrados hoje, foram cimentados há 20 anos, [baseados] no que na época eram verdades universais, que buscar fornecedores de baixo custo [...] fazia um enorme sentido”, disse Brian Higgins, chefe das áreas de operações e cadeias de abastecimento nos EUA da KPMG. “Isso se presta às cadeias de suprimentos que são muito longas, porque elas são [baseadas em] custos, não em riscos. Já vimos essa ruptura muitas vezes.”

As empresas não estão abandonando totalmente as políticas da cadeia de suprimentos existentes, mas vêm remodelando-as para que sejam mais resistentes.

Algumas empresas passaram a ter estoques maiores e a assinar contratos de maior prazo com os principais fornecedores. Outras diversificaram a produção, de forma a criar centros regionais que dispõem de fornecedores locais, e investiram em tecnologia para poder perceber possíveis gargalos com mais antecedência. Algumas empresas também estudam até que ponto podem trabalhar com os rivais no compartilhamento de informações e na construção de instalações contingenciais sem se complicar com os órgãos reguladores da concorrência.

“O que as empresas adoram fazer é otimizar o capital de giro. Muitos fabricantes adotaram o estoque ‘just in time’ e, pré-pandemia, isso funcionou muito bem”, disse Carol Tomé, CEO da UPS, em um evento setorial.

O desabastecimento verificado em todo o mundo tem forçado as empresas a repensarem as suas estratégias

“Mas quando a pandemia chegou e tudo foi fechado, inclusive a indústria e, depois, a economia começou a se abrir e a demanda [...] deu um salto, bem, aquele estoque ‘just in time’ deixou de funcionar bem. As empresas agora estão pensando: eu preciso de um estoque ‘just in case’ [suficiente para o caso de eventualidades]”, acrescentou.

As mudanças vêm sendo impulsionadas pela pandemia e pelo choque na cadeia de suprimentos que veio em sua esteira. No entanto, elas também são reflexo das tensões geopolíticas entre China e Ocidente e da pressão cada vez maior para as empresas reduzirem sua pegada de carbono.

Dezenas de milhares de pequenas mudanças vêm remodelando os fundamentos de como os bens são projetados, fabricados e vendidos. Em alguns casos, essas mudanças elevam os custos e a inflação, embora o resultado final também possa ser uma oferta mais confiável e mais local, o que reduz a volatilidade dos preços e as futuras emissões de carbono.

Essa nova mentalidade ganhou raízes nos primeiros dias da pandemia, quando uma pesquisa da McKinsey com altos executivos de cadeias de suprimentos revelou que 73% das empresas haviam encontrado problemas relacionados aos fornecedores - desde a falta de peças a atrasos no envio - que exigiam mudanças.

A cadeia de abastecimento é como o seu carro. Se funcionar bem, você não pensa muito a respeito. Mas quando ele quebra, você com certeza sabe a diferença”, disse Hamid Moghadam,



presidente da Prologis, fundo de investimento imobiliário que investe em instalações de logística, no mesmo evento. “A pandemia mudou tudo.”

Um grande grupo industrial alemão, pego de surpresa pela escassez de semicondutores, deixou de fazer seus habituais acordos de três meses com fornecedores, cujos termos não eram obrigatórios, e passou a ter contratos de 24 meses, nos quais paga antes de receber os chips. “Tivemos que dar mais estabilidade à cadeia de suprimentos”, disse um alto executivo. “Houve uma mudança, de um mercado pró-comprador para um mercado pró-vendedor.”

Para um grupo industrial alemão, houve mudança de um mercado pró-comprador para mercado pró-vendedor

A empresa não é a única. As montadoras americanas Ford e General Motors estão formando parcerias, em vez de só assinar contratos de fornecimento com os fabricantes de chips para ter maior acesso à produção deles. A rival Volkswagen tenta ampliar a duração de seus contratos com fornecedores importantes, enquanto grupos chineses do setor de energia vêm se apressando em assinar contratos de suprimento de gás natural liquefeito (GNL) que podem chegar a 20 anos, mais que o dobro da duração normal. Uma pesquisa complementar da McKinsey neste ano mostrou que 61% das empresas haviam aumentado o estoque de produtos cruciais e 55% haviam adotado medidas para garantir que tivessem pelo menos duas fontes de matérias-primas.

Como resultado, os custos de armazenamento subiram muito em vários mercados, à medida que fabricantes e varejistas aumentaram os volumes de estoque. As taxas de espaço industrial vago nos EUA - um indicador do espaço disponível em depósitos - atingiram o menor patamar da história, de 3,6%, no terceiro trimestre, de acordo com a CBRE. Na região metropolitana de Inland Empire, na Califórnia, um atual ponto importante de gargalo, perto dos portos de Los Angeles, as taxas de vacância caíram 0,7%. A corretora imobiliária Cushman & Wakefield prevê que o Reino Unido poderá ficar sem espaço de armazenamento em um ano.

Com as cadeias de suprimento tornando-se mais complexas e diante da maior frequência de desastres naturais que as interrompem, “você tem que reinventar o ‘just in time’”, disse Oscar de Bok, que dirige as operações da cadeia de suprimentos da DHL. “Você não pode mais planejá-las tão enxutas como queria no passado.”

Abandonar o mantra “eficiência acima de tudo” vai além de armazéns e das encomendas.

Empresas que haviam concentrado sua produção em apenas um ou em poucos locais de baixo custo foram sacudidas em 2020, quando se viram sem peças importantes ou até sem as próprias mercadorias para vender, em função das paralisações relacionadas à pandemia e dos pontos de estrangulamento das remessas pelo mundo. O recado foi reforçado pela inesperada onda de frio e neve em fevereiro no Texas, que fechou fábricas petroquímicas e provocou a escassez de resina, um ingrediente essencial em quase tudo, desde canudos de plástico a peças automotivas.

A pandemia fortaleceu a posição dos executivos de empresas que já vinham explorando a possibilidade de estabelecer redes regionais por outros motivos - como driblar as crescentes tensões EUA-China ou aproveitar incentivos dos governos para estimular as indústrias nacionais. Empresas multinacionais vêm falando em cadeias de suprimentos “locais para locais”. Isso se dá em parte porque problemas de logística corroeram as vantagens de enviar produtos de fábricas de baixo custo a meio mundo de distância. Agora leva de 28 a 52 dias para enviar um par de sapatos, produzidos na China, de Xangai para Los Angeles. Antes da pandemia, levava entre 17 e 28 dias. E o custo total aumentou em US\$ 1,77 por par, de acordo com pesquisa da consultoria AlixPartners - um custo adicional que empresas menores do setor de calçados, com margens de lucro também menores, terão dificuldade em absorver. “O problema é a volatilidade. Se você sempre tem um atraso de dez dias, pode colocar material extra de dez dias na cadeia de abastecimento. Mas algumas coisas chegam a tempo e outras atrasam 20 dias”, disse Volker



Blume, que chefia as áreas de controle de materiais, de transporte e de garantia de entrega na montadora alemã BMW. “Nossos sistemas são projetados para fluxos sem percalços.

Fabricantes e varejistas dos mais variados setores, desde carros e calçados até vacinas, vêm redescobrando as vantagens de ter fornecedores próximos aos consumidores. Em setores de importância estratégica, como os de saúde, eles também vêm recebendo ajuda governamental. Isso vem ressuscitando o interesse em produzir na América do Norte - onde, por exemplo, Ford e SK Innovation, da Coreia do Sul, anunciaram recentemente planos para construir, no Kentucky, uma fábrica de baterias de íon de lítio de US\$ 5,8 bilhões - e na Europa continental, onde a Intel prometeu investir US\$ 20 bilhões na produção de semicondutores. “O pêndulo foi para o outro lado e [...] não acho que alguma vez venha a voltar completamente. Nem mesmo a China será o centro industrial de baixo custo que foi”, disse Simon Freakley, executivo-chefe da AlixPartners. “Isso significa que áreas como o Texas e o Kentucky se tornaram [mais atraentes porque] têm a vantagem adicional do ‘just in time’ e do ‘just in case’.” A Resilience, uma empresa biofarmacêutica de San Diego, é uma das beneficiárias dessa tendência. Fundada durante a pandemia, ela se especializou em produção industrial local de alta tecnologia. Ela recebeu um investimento direto do governo canadense de US\$ 164 milhões para sua unidade em Ontário e ganhou contratos da Moderna e de outras empresas que criaram vacinas e medicamentos, para produzi-los na América do Norte. Já tem quatro instalações em operação e planos para pelo menos mais seis. “É um mito que o custo depende da geografia”, disse o cofundador e executivo-chefe da Resilience, Rahul Singhvi, que antes trabalhou na Takeda, o grupo farmacêutico japonês. “Tínhamos tecnologias de fabricação que podíamos usar para reduzir custos até mesmo no Japão. Era mais barato do que alguns mercados indianos e chineses.” A Volkswagen e a BMW vêm tentando padronizar componentes de cada um de seus vários modelos e marcas, para que os fornecedores tenham volume suficiente para poder fabricar regionalmente.

A plataforma industrial da Volkswagen para carros a gasolina ou a diesel “é altamente flexível, então, se o volume diminuir, podemos combinar carros com motor a combustão de diferentes marcas em uma fábrica e remodelar as outras”, disse Arno Antlitz, diretor de finanças da empresa. “Estamos reduzindo altamente a complexidade, porque precisamos fazê-lo.” Embora boa parte da preocupação com a localização tenha sido motivada por questões de logística, executivos dizem que a tendência também se encaixa bem em seus esforços para lidar com o aquecimento mundial e para aproveitar as mudanças nas políticas governamentais. Reduzir o número de peças e produtos enviados ao redor do mundo é uma maneira fácil de melhorar a pegada de carbono de uma empresa. Alguns grupos também vêm transferindo produção para locais onde a energia renovável é abundante e há mercados substanciais para seus produtos, como a província de Yunnan, na China, onde a energia hidrelétrica a ajudou a se tornar um centro de produção de alumínio. Ao mesmo tempo, os incentivos financeiros que estão relacionados à localização das fábricas estão mudando. Além dos esforços dos governos para impulsionar a produção industrial nacional, algumas das vantagens de fabricar em jurisdições de baixa tributação vêm diminuindo. O pioneiro acordo mundial balizando a cobrança de impostos sobre pessoas jurídicas, assinado em outubro, exige que as empresas paguem uma alíquota efetiva de pelo menos 15% e que declarem os lucros. E também que paguem mais impostos nos países onde fazem negócios. Isso acabaria com os atuais incentivos para que as empresas evitem ter uma presença física em países onde têm muitas vendas e os impostos são altos, para poder transferir a receita e os lucros a outros lugares, segundo Kate Barton, da EY. Os ajustes nas cadeias de suprimentos vão além das mudanças físicas. Muitas empresas investem em tecnologia para identificar mais rapidamente atrasos na cadeia. A BMW aumentou o uso de rastreadores digitais para acompanhar suas peças em toda a Europa e receber alertas em tempo real se um caminhão estiver atrasado. As atuais filas nos principais portos faz com que o tempo de transporte marítimo varie mais, de forma que a montadora está trabalhando com algumas startups que tentam criar algoritmos de previsão. Ainda assim, as informações de fornecedores diretos só chegam até certo ponto.

Se você tiver boas informações sobre sua cadeia de suprimentos, precisará de menos estoque e poderá diminuir as proteções”, afirmou Blume, da BMW. “Você precisa de uma solução de comunicações padronizadas para permitir que os participantes de uma cadeia de suprimentos



enxerguem mais longe.” É por isso que as principais montadoras alemãs e seus maiores fornecedores - Bosch, Siemens e Schaeffler, entre outros - se uniram na primavera europeia passada para fundar a Catena-X. Essa aliança automotiva define padrões para o compartilhamento de informações e dados, tornando mais fácil para todos observarem o que ocorre, não apenas com seus fornecedores diretos, mas também com as centenas de milhares de empresas menores das quais esses dependem. Paralelamente, varejistas e fabricantes que pertencem ao Consumer Goods Forum vêm explorando maneiras de colaborar para ganhar mais poder de resistência, o que poderia incluir, por exemplo, investir em instalações contingenciais compartilhadas, que seriam necessárias em situações de emergência. Isso pode incluir portos alternativos e depósitos e caminhões extras. Isso provavelmente também exigiria aprovação das autoridades de regulamentação, dada a preocupação com a formação de cartéis, mas há precedentes. O governo do Reino Unido permitiu que supermercados e fornecedores trabalhassem juntos para desviar suprimentos de restaurantes para supermercados nos primeiros dias da pandemia. As conversas estão em estágios iniciais, mas “só o fato de a palavra ‘colaboração’ fazer parte de uma reunião de diretoria é uma mudança”, disse Ruediger Hagedorn, diretor de cadeia de valor do grupo setorial. “Se você tem instalações compartilhadas, você compartilha o risco.” Incrementar estoques é muito mais fácil do que realocar fábricas ou concordar em dividir espaço com um concorrente, e não está claro se as empresas seguirão esse caminho. Embora 93% das empresas tenham respondido à McKinsey em 2020 que pretendiam tornar sua cadeia de suprimentos mais flexível, ágil e resiliente, apenas 15% haviam feito mudanças estruturais quando a pesquisa de 2021 foi feita. Ainda assim, Daniel Swan, que chefia a área de operações na empresa de consultoria, afirma que “há um aumento significativo no envolvimento do executivo-chefe nas questões da cadeia de suprimentos. Isso me encoraja a pensar que [a tendência de mudança] não será fogo de palha”. (Tradução de Sabino Ahumada)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/12/2021

ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS BATE RECORDE NO ANO E SOMA QUASE R\$ 1,7 TRILHÃO

No mês de novembro, a receita com impostos registrou uma alta real de 1,41% e somou R\$ 157,340 bilhões. é o terceiro maior da série histórica da Receita

Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília

A arrecadação federal de impostos registrou uma alta real de 1,41% em novembro na comparação com o mesmo mês do ano passado e chegou a R\$ 157,340 bilhões. é o terceiro maior da série histórica da Receita Federal, iniciada em 1995. Houve valores superiores em 2013 e 2014. A série traz valores atualizados conforme a variação do Índice de Preços ao Consumidor Ampliado (IPCA).

Com o desempenho do mês, o recolhimento no ano atingiu a marca de R\$ 1,685 trilhão, uma elevação real de 18,13% ante o mesmo período de 2020. O valor é recorde da série.

Sem correção inflacionária, a arrecadação mostrou uma alta de 12,30% em novembro ante o mesmo mês do ano passado, quando a arrecadação total somou R\$ 140,101 bilhões (valor corrente).

Considerando somente as receitas administradas pela Receita, houve elevação real de 0,42% no mês, somando R\$ 152,546 bilhões na comparação com o mesmo mês do ano passado. A alta nominal ficaria em 11,20%. No ano, as receitas administradas somaram R\$ 1,603 trilhão, um acréscimo real de 16,86% e nominal de 26,22%

Já a receita própria de outros órgãos federais (onde estão os dados de royalties de petróleo, por exemplo) foi de R\$ 4,795 bilhões no mês passado, aumento real de 48,20% na comparação com o mesmo mês de 2020.

Em termos nominais, essas receitas subiriam 64,11% em novembro em relação ao mesmo mês de 2020. No ano, a receita própria de outros órgãos somou R\$ 81,883 bilhões, o que corresponde a um aumento real de 50,20% ante o mesmo período de 2020.

Desonerações

O governo deixou de arrecadar R\$ 84,276 bilhões nos primeiros onze meses do ano devido a desonerações tributárias. Em 2020, abriu mão de R\$ 92,962 bilhões no mesmo período. Apenas em novembro, as desonerações somaram R\$ 7,595 bilhões.

No acumulado do ano, a desoneração da cesta básica contribuiu para uma redução de R\$ 515 milhões na arrecadação e a desoneração da folha de pagamentos com mais R\$ 6,766 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/12/2021

GOVERNO FEDERAL ENTREGA 108 OBRAS E 39 ATIVOS DO SETOR SÃO CONCEDIDOS ESTE ANO

Um dos destaques do balanço de entregas neste ano é a contratação de mais R\$ 37,6 bilhões de investimentos privados nos próximos anos

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

O governo federal fechará o ano de 2021 com a conclusão de 108 obras públicas no setor de transportes, que inclui a renovação da malha de 2.050 quilômetros de rodovias e execução orçamentária de R\$ 5,5 bilhões na modernização de diferentes meios de transporte, informou o Ministério da Infraestrutura nesta segunda-feira.

Um dos destaques do balanço de entregas neste ano é a contratação de mais R\$ 37,6 bilhões de investimentos privados nos próximos anos, atribuídos à concessão de 39 ativos de ferrovias, aeroportos, rodovias, portos e hidrovias.

Para o último ano do mandato de Jair Bolsonaro, o ministro Tarcísio Gomes de Freitas prevê a oferta de mais 50 ativos de infraestrutura de transportes, com outros R\$ 165,5 bilhões em investimentos.

Tarcísio afirmou também que, apesar da restrição orçamentária e dos efeitos da pandemia, o governo conseguiu “bons resultados” com o programa de infraestrutura do setor de transportes.



— Foto: Ricardo Botelho/Minfra

“É desafio terrível prover a infraestrutura em cenário que é adverso, em que o Brasil se dedicou ao enfrentamento de crise de proporções globais, cenário de extrema restrição fiscal”, disse o ministro. “Ainda assim não desanimamos”, acrescentou.

Tarcísio afirmou que “nenhuma oportunidade foi perdida” neste período, com estratégias de viabilizar novos investimentos onde era possível. Ele mencionou que, se houve pouca movimentação nos aeroportos, esta foi uma oportunidade de melhorar a infraestrutura aeroportuária do país. Citou ainda a injeção de recursos no setor ferroviário com renovação antecipada de concessões.

O ministro ressaltou que, além de buscar novos investimentos, foi possível modernizar marcos regulatórios do setor de transportes. E citou a aprovação do Novo Código Nacional de Trânsito, o “BR do Mar”, do setor de cabotagem, e o regime simplificado de autorização para o setor ferroviário, em contraposição ao tradicional regime de concessão.

Segundo Tarcísio, um dos pilares do programa de infraestrutura é a “transferência massiva” de ativos públicos para a gestão privada. “Não é possível resolver o 'gap' de infraestrutura dependendo só do orçamento público”, afirmou. Ele destacou que o setor está “operando com o menor nível orçamentário de todos os tempos”.

Com o ímpeto de “passar o máximo de ativos para iniciativa privada”, Tarcísio disse que o governo precisava “estruturar bons projetos, montar uma boa carteira e enxergar os riscos apontados pelos investidores”

Hoje, temos motivos para nos orgulhar do nosso programa de infraestrutura, que é um dos maiores do mundo”, disse o ministro. Para ele, o país está bem posicionado em relação a outros programas de concessões. “Conseguimos construir um programa gigante, que nos dá um diferencial em relação a outros países”, afirmou. “Temos excelentes ativos, estruturação sofisticada e boas taxas de retorno”, acrescentou.

Fonte: Valor Econômico - SP

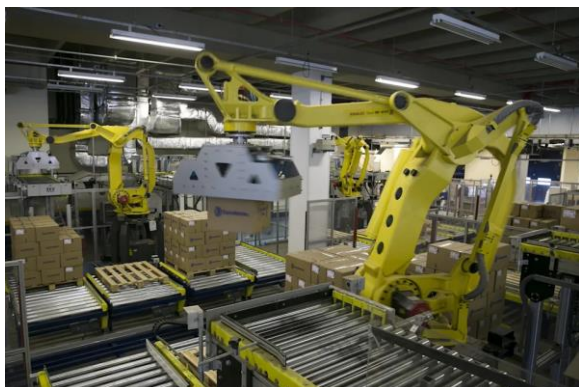
Data: 21/12/2021

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

BRASIL DEVE COMPLETAR 16 ANOS COM CRESCIMENTO ABAIXO DA MÉDIA MUNDIAL

Por EDUARCO CUCOLO



****ARQUIVO** ITAPEVI, SP, BRASIL, 09-06-2015: Robôs automatizados colocam as caixas que saem das linhas de montagem. (Foto: Fabio Braga/Folhapress)**

SÃO PAULO, SP (FOLHAPRESS) - A economia brasileira deve completar pelo menos 16 anos de crescimento abaixo da média mundial, período que teve início no governo Dilma Rousseff e pode se estender até o final do próximo mandato presidencial.

É o que mostra levantamento com dados e projeções do FMI (Fundo Monetário Internacional) e da pesquisa Focus do Banco Central feito a pedido da reportagem e que complementa um estudo, dos economistas Marcel Grillo Balassiano e Samuel Pessôa, divulgado pelo FGV Ibre (Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas).

Desde 2011, o país vive uma combinação de períodos de recessão, estagnação e baixo crescimento, com números distantes daquilo que é visto no nível global.

Também se destacam no período ações de governo para desmontar políticas de controle de gastos, com reflexos no câmbio e na inflação, problemas vividos também atualmente.

O PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro cresceu 1,4 ponto percentual abaixo da média global desde 1987, período estudado pelos pesquisadores.

Na média, o país cresceu 2% ao ano, enquanto o mundo avançou a um ritmo de 3,4%.

Essa defasagem foi revertida apenas em alguns anos dos governos Itamar Franco, FHC e Lula.



Considerando a média nos oito anos de cada gestão, o Brasil cresceu abaixo do ritmo mundial mesmo nos governos do tucano e do petista.

No atual governo, a diferença deverá ficar negativa em 2 pontos percentuais.

Apesar de a pandemia ter atingido todas as economias, o Brasil teve retração maior que a média global em 2020 e deverá crescer menos que o mundo em 2021 e 2022.

Essa diferença na gestão atual será superada apenas pela do período Dilma-Temer (2011-2018), quando o PIB cresceu 2,9 pontos por ano, em média, abaixo do mundial.

No próximo governo (2023-2026), a diferença deve voltar à média de 1,4 ponto ao ano, desde que o Brasil consiga retomar o ritmo de crescimento de cerca de 2% ao ano.

Os dois economistas também desenvolveram um modelo para estimar qual deveria ter sido o crescimento de um dos principais indicadores de riqueza da população, o PIB per capita, com base em diversos índices econômicos que mostravam, por exemplo, os ventos favoráveis da economia global e fundamentos domésticos.

O estudo "Desempenho da Economia Brasileira nos Últimos Oito Quadriênios (1987-2018)" mostra que o indicador cresce a partir de 2011 abaixo da tendência indicada, algo que não acontecia desde a implantação do Plano Real, com uma situação que se agravou na recessão de 2014-2016.

Para chegar ao resultado, foram construídos dois modelos econômicos com diversos indicadores, testados também com dados de 37 e 67 países, respectivamente, para esses 32 anos.

O modelo consegue explicar os resultados do indicador para essa amostra de países na maior parte do tempo, com poucas exceções. Uma delas está no período que vai do final da crise de 2008/2009 até a recessão de 2014-2016.

De 2011 a 2018, por exemplo, o PIB per capita em dólar, considerando o conceito de poder de paridade, deveria ter crescido 0,8% ao ano, mas registrou retração anual de 0,2%.

Ou seja, indicadores como PIB mundial, variação dos termos de troca -aumento ou queda de preços das exportações brasileiras em relação às importações-, diferença de juros com os EUA, juros reais e taxas de investimento e consumo do governo indicavam uma tendência positiva, segundo o modelo.

De acordo com os economistas, um dos principais debates na economia brasileira foi sobre os motivos da desaceleração do crescimento brasileiro desde então, sendo que uma parte (menor) dos analistas atribui o resultado principalmente a fatores externos ou fora do controle do governo.

Entre eles, o fim do boom de commodities da década anterior, que teria piorado os termos de troca (esse fator foi considerado no modelo de Pessoa e Balassiano), a Operação Lava Jato, crises políticas e problemas hídricos em meados da década passada.

"Outra parte (majoritária) interpretava que fatores internos foram os principais motivos, sobretudo relacionados com a chamada 'Nova Matriz Econômica'", diz o estudo.

A "Nova Matriz" do governo petista pretendia substituir o tripé formado por metas de inflação, superávit primário das contas públicas e câmbio flutuante por uma política econômica mais intervencionista.



Para eles, houve um descolamento entre a economia brasileira e a economia mundial no biênio 2015-2016 e um "gap" entre o que os modelos indicavam que deveria ter acontecido e o que realmente aconteceu.

Essa diferença não foi encontrada em outros períodos estimados pelos modelos, "reforçando a visão de que a fraqueza da atividade econômica foi fruto, em grande medida, de fatores específicos da nossa economia, e não de fatores externos", dizem os autores.

Essas questões também foram apontadas em outros trabalhos de Samuel Pessoa, que é pesquisador do Ibre, e Marcel Balassiano, atualmente subsecretário de Desenvolvimento Econômico e Inovação da prefeitura do Rio de Janeiro e pesquisador licenciado do Ibre. O estudo foi elaborado antes de o economista assumir o cargo público.

Pessoa afirma que o modelo funciona surpreendentemente bem para explicar o crescimento na maior parte do tempo nesses 37 países, mas não consegue explicar o que ocorreu a partir de 2009 no Brasil.

"A minha interpretação é que vínhamos testando os limites da capacidade de crescimento já no segundo mandato do Lula. E continuamos a fazer isso com mais intensidade nos primeiros anos do governo Dilma", diz o pesquisador.

"Você tentou dar um passo maior do que as pernas, forçou o sistema a crescer além do que ele poderia, construiu desequilíbrios. A grande crise brasileira é fruto desses desequilíbrios."

Como o modelo considera períodos de oito anos e dados já verificados, não foram realizados cálculos para a tendência do PIB per capita em dólares a partir de 2019.

Dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e projeções do mercado mostram que o indicador em reais deverá continuar abaixo do pico de 2013 nos próximos anos.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 21/12/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA DIVULGA NÚMEROS DO BALANÇO DE 2021

Por Beatriz Albuquerque - Repórter da Rádio Nacional - Brasília

Cento e oito obras públicas entregues, mais de 2 mil quilômetros de rodovias renovadas e 5 bilhões e 500 milhões de reais executados na modernização de todos os modos de transporte. Esses são alguns números do balanço de 2021, divulgado pelo Ministério da Infraestrutura, nesta segunda-feira.

Esse cenário superou os resultados obtidos em 2020. E as melhorias foram sentidas em todas as regiões do país, com a construção de pontes, pavimentação e duplicação de estradas, de norte a sul do Brasil.

Em 2021, o governo também garantiu a contratação de 4 bilhões e 500 milhões de reais para serem investidos em três rodovias federais leiloadas. No total, desde 2019, já foram arrecadados aproximadamente 100 bilhões de reais nos 79 leilões realizados pelo Ministério da Infraestrutura. Treze terminais portuários foram arrendados e 22 aeroportos da Infraero foram arrematados e vão receber pelo menos 6 bilhões de reais em investimentos privados. Além disso, foram contratados

mais 37 bilhões e 600 milhões de reais da iniciativa privada para investimentos em ferrovias, aeroportos, rodovias, portos e hidrovias.

Ainda neste ano, o governo criou o programa Pro Trilhos, que vai impulsionar o surgimento de novas ferrovias de forma mais rápida e simplificada. A previsão é de quase 13 mil quilômetros de novos trilhos e a injeção de quase 166 bilhões reais no setor. O Programa quer ampliar o volume de contêineres transportados e alavancar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem que é o transporte entre portos.

O ministro Tarcísio Gomes de Freitas destacou que 2021 foi um ano muito positivo, que trouxe transformação e modernização da infraestrutura do Brasil, com mudanças que impactaram diretamente na qualidade de vida da população.

Tarcísio destacou, ainda, que a perspectiva para o ano que vem é ainda mais otimista.

Neste ano, também foi criado o Novo Código de Trânsito Brasileiro e a elaboração do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, com a ideia de promover um trânsito mais seguro para a população brasileira. Até o momento, Rio Grande do Sul, Goiás, Paraná, Rio de Janeiro, Maranhão e Distrito Federal já aderiram à iniciativa.

Edição: Paula Castro/ Marizete Cardoso

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 21/12/2021

FIESC DEFENDE CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

Fonte: FIESC (21 de dezembro de 2021)

A FIESC vê com preocupação os movimentos de resistência aos processos de concessão do Porto de Itajaí, que já está em já em fase adiantada, e de desestatização dos Portos de Imbituba e de São Francisco do Sul.

Os portos trazem grandes benefícios para o Estado e as cidades do seu entorno, gerando emprego, renda, circulação da economia e tributos.

São essenciais para a cadeia logística da indústria – tanto para levar os produtos ao mercado interno, por meio da cabotagem, quanto externo, pela navegação de longo curso. E não é só isso: os portos também são fundamentais para suprimento de matérias primas e importação de produtos.



Foto: Divulgação/Porto de Itajaí – Reprodução FIESC

O Brasil possui participação mínima no comércio exterior e a eficiência da nossa infraestrutura portuária é essencial para mudarmos essa realidade, aumentando a inserção do Brasil no comércio Internacional.

Sabemos que o setor público possui amarras que comprometem a gestão, por melhor que seja o gestor. A falta de recursos do governo federal tem se confirmado ao longo dos anos. Isso resulta na dificuldade para realizar os investimentos necessários nos acessos marítimos, na ampliação de capacidade e nos equipamentos necessários para fazer frente às tendências atuais da marinha mercante, que cada vez mais usa navios de maior dimensão.



A concessão de um porto significa mudanças que poderão não ser do agrado de todos. Pode parecer, à primeira vista, que irá resultar em menos postos de trabalho. Mas é o contrário. Um porto privado torna o mercado do entorno mais competitivo, gerando mais empregos na indústria e em uma série de outras atividades produtivas.

Além disso, o processo incorpora boas práticas, experiência e novas ideias, levando o porto a reduzir custos, aumentar a eficiência e a segurança na movimentação de cargas.

Importante também esclarecer que concessão não significa privatização. A infraestrutura física do porto se mantém pública. Não há transferência de propriedade, apenas da operação por um determinado período.

Por isso a FIESC considera que deve haver muita reflexão, pois os processos em andamento, se bem conduzidos, poderão gerar oportunidades para toda a sociedade e garantir o futuro da competitividade do Estado de Santa Catarina, que hoje é referência nacional na movimentação portuária, por meio dos portos privados.

Assessoria de Imprensa
Federação das Indústrias de Santa Catarina – FIESC
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 21/12/2021

GOVERNO DECIDIRÁ SOBRE VACINAÇÃO PARA CRIANÇAS NO DIA 5 DE JANEIRO

Por Leandro Martins, da Rádio Nacional - Brasília

O governo federal vai decidir sobre a vacinação contra a Covid-19 para crianças de 5 a 11 anos no dia 5 de janeiro. Antes disso, vai acontecer uma audiência pública para discutir o assunto. A informação foi dada neste sábado, pelo ministro da Saúde, Marcelo Queiroga.

Nesta sexta-feira, o ministro Ricardo Lewandowski, do Supremo Tribunal Federal, deu 48 horas para o governo federal se manifestar sobre atualização do Programa Nacional de Imunizações com a inclusão da vacinação de crianças de 5 a 11 anos contra a Covid-19.

Na coletiva, o advogado-geral da União Bruno Bianco, informou que, em resposta ao STF, o governo vai apresentar o cronograma das ações anunciadas.

Apesar da autorização da Anvisa para uso do imunizante Pfizer em crianças de 5 a 11 anos, divulgada nessa quinta-feira, ainda não há expectativa para o início da vacinação desse público no país. Se o Ministério da Saúde incluir as crianças no programa nacional de imunizações em 2022, quem vai fornecer as doses específicas para esse grupo será a farmacêutica Pfizer, afirmou o ministro Queiroga.

Questionado se a decisão da Anvisa não é suficiente para dar início a imunização em crianças de 5 a 11 anos, Queiroga disse que não e que a decisão final sobre o assunto compete ao Ministério da Saúde.

De acordo com a Anvisa, a vacina para as crianças deve ser aplicada em duas doses, com intervalo de 21 dias entre cada uma, e a dosagem será menor do que a aplicada em adultos.

Edição: Roberto Piza (Rádio Nacional) e Luiz Claudio Ferreira (web)
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 21/12/2021

BRASIL INVESTE NO TURISMO SUSTENTÁVEL

Ministro do Turismo é o entrevistado do Brasil em Pauta
Por Agência Brasil – Brasília



O setor do turismo brasileiro é um dos que se recuperou mais rapidamente dos prejuízos gerados pela pandemia de covid-19. A afirmação é do ministro do Turismo, Gilson Machado, entrevistado do Brasil em Pauta deste domingo (19). Segundo Machado, dos 378 mil empregos gerados em agosto deste ano, 180 mil foram gerados pelo setor. E a expectativa é de que, até fevereiro, 500 mil empregos sejam gerados no setor.

De acordo com o ministro do Turismo, o estande do Brasil é hoje um dos mais visitados na Expo Dubai 2020, uma feira mundial da qual participam 190 países que mostram tudo que têm de melhor. “Destes, nosso país está em quarto lugar no número de visitantes”, afirma Machado. Ele diz que o Brasil mostra, em seu estande, como fazer preservação e conservação ambiental. O ministro diz que o país tem conservados 66% do seu território. Só a Amazônia teria 84% da área preservada, segundo Machado.

Essas características fazem do nosso país um destino singular. “A maior biodiversidade do mundo está no Brasil. Esse é um grande atrativo econômico que o Brasil tem: é exatamente a sua natureza preservada”, destacou.

Machado falou também sobre a retomada dos cruzeiros no país e Selo Turismo Sustentável. A entrevista completa você confere no Brasil em Pauta, que vai ao ar às 19h30 deste domingo, na TV Brasil.

Edição: Fábio Massalli
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 21/12/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

A ASSEMBLEIA DA IMO ELEGE SEU CONSELHO PARA O BIÊNIO 2022-2023

Da Redação NAVEGAÇÃO 21 Dezembro 2021

A Assembleia da Organização Marítima Internacional (IMO) elegeu os membros de seu Conselho para o biênio 2022-2023. O Conselho é o órgão executivo da IMO e é responsável, no âmbito da Assembleia, pela supervisão do trabalho da organização. Nos períodos entre as sessões da Assembleia, o Conselho desempenha as funções da Assembleia, exceto a de fazer recomendações aos Governos sobre segurança marítima e prevenção da poluição.

A Assembleia da Organização Marítima Internacional elegeu os seguintes Estados para serem membros de seu Conselho para o biênio 2022-2023:

Categoria (a): 10 Estados com maior interesse na prestação de serviços de transporte marítimo internacional: China, Grécia, Itália, Japão, Noruega, Panamá, República da Coreia, Federação Russa, Reino Unido e Estados Unidos.

Categoria (b): 10 Estados com maior interesse no comércio marítimo internacional: Austrália, Brasil, Canadá, França, Alemanha, Índia, Holanda, Espanha, Suécia e Emirados Árabes Unidos

Categoria (c): 20 Estados não eleitos de acordo com (a) ou (b), que tenham interesses especiais no transporte marítimo ou navegação e cuja eleição para o Conselho garantirá a representação de todas as principais áreas geográficas do mundo: Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Egito, Indonésia, Jamaica, Quênia, Malásia, Malta, México, Marrocos, Filipinas, Catar, Arábia Saudita, Cingapura, Tailândia, Turquia e Vanuatu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2021

CONSELHO DE MINISTROS DO PANAMÁ APROVA ESTRUTURA DE PEDÁGIOS DO CANAL DO PANAMÁ PARA NAVIOS DE PASSAGEIROS

Da Redação NAVEGAÇÃO 21 Dezembro 2021



O Conselho de Ministros do governo do Panamá aprovou as modificações na estrutura do pedágio da hidrovia e nos regulamentos de medição para navios de passageiros, por recomendação do Conselho de Administração do Canal do Panamá.

A proposta elimina a unidade de faturamento por berço e estabelece os pedágios para todos os navios de passageiros com base na capacidade do PC / UMS (Sistema de Medição Universal do Canal do Panamá).

“Os navios de passageiros estão retornando gradualmente à hidrovia e esta modificação visa retornar a uma estrutura de pedágio padronizada e simplificada com base na capacidade do PC / UMS”, disse o administrador do Canal do Panamá, Ricaurte Vásquez Morales.

As modificações propostas no pedágio foram anunciadas oficialmente em 1º de setembro de 2021. Foi então iniciado um período formal de consulta de 30 dias, concluído em uma audiência pública realizada em 5 de outubro, para garantir que todas as partes interessadas pudessem fornecer elementos para consideração.

As modificações aprovadas serão implementadas em 1º de fevereiro de 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2021

ASIA SHIPPING MOVIMENTA 400 MIL TEUS E FECHA O ANO COM CRESCIMENTO DE 35%

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Dezembro 2021



A Asia Shipping, empresa dedicada à integração de cargas, fechou o ano de 2021 com um crescimento de 35% em volume, movimentando cerca de 400 mil TEUs. Os setores mais demandados neste período foram automotivo, eletroeletrônicos e farmacêutico-hospitalar. Houve, também, movimentação maior de produtos relacionados a energia solar, que é uma grande aposta da multinacional brasileira.

Só este ano a companhia transportou cerca de um milhão de painéis na rota China-Brasil. Só



para a Mazer, uma das principais distribuidoras de sistemas fotovoltaicos do país, foram 200 mil placas solares. No setor automotivo, cuja demanda vem crescendo ano a ano, a Asia Shipping se responsabilizou pelo transporte de mais de 10 mil contêineres para grandes fabricantes internacionais.

Alguns cenários também contribuíram para este crescimento. Segundo Rafael Dantas, diretor de vendas multinacional, a crise energética elevou potencialmente a movimentação de peças e produtos fotovoltaicos. "Isso continuará sendo pauta no mercado nos próximos meses. A inserção de novos navios no mercado no próximo ano acontecerá e amenizará a falta de capacidade que vivemos nos últimos meses. Mas o frete seguirá a mesma tendência de hoje, com alguns ajustes", disse o executivo.

Criada em Santos em 1996, a Asia Shipping é uma multinacional brasileira que atua na gestão de processos logísticos de mercadorias tanto na importação quanto na exportação, utilizando diversos modais como aéreo, marítimo e rodoviário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2021

PORTO ITAPOÁ E RECEITA FEDERAL ACABAM ASSINAM ACORDO PARA DESTINAÇÃO DE MERCADORIAS APREENDIDAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Dezembro 2021

Um acordo de cooperação entre o Porto Itapoá e a delegacia da Receita Federal de São Francisco do Sul, assinado na sexta-feira (17), acelera a remoção de mercadorias apreendidas pela fiscalização da Receita Federal.

O acordo trata da destinação de mercadorias provenientes de apreensão da RFB e abandono por empresas que atuam na cadeia logística do comércio exterior. Atualmente o Porto Itapoá tem mais de 60 contêineres nessas condições.

Dessa forma será agilizada a remoção destas mercadorias das dependências do terminal após a fiscalização da Receita Federal, sua destruição e o descarte dos resíduos gerados de acordo com a legislação ambiental. Além de toda a execução operacional, o terminal também será responsável por custear esses procedimentos. As destinações de artigos para leilão e doação continuam sob responsabilidade da Receita Federal.

"A boa relação e confiança entre o Porto Itapoá e a Receita Federal permitiram esse acordo de cooperação único no Brasil. Nosso objetivo é contribuir com o poder público, dando suporte operacional ao órgão interveniente na correta e ágil destinação destas mercadorias", afirma Sergni Pessoa Rosa Junior, diretor de Operações do Porto Itapoá.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 197/2021
Página 57 de 57
Data: 21/12/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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