

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 186/2021
Data: 30/11/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ANVISA IMPÕE RESTRIÇÕES A TRIPULANTES NO PORTO DE SANTOS APÓS CASOS DA VARIANTE ÔMICRON	4
MSC SEASIDE ESTREIA NA TEMPORADA BRASILEIRA DE CRUZEIROS EM SANTOS	5
COSTA CRUZEIROS INICIA TEMPORADA 2021/22 EM SANTOS NESTA SEGUNDA-FEIRA	6
CREA REALIZA FISCALIZAÇÃO NOS TERMINAIS DO LITORAL DE SP	6
CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ LANÇADA EM DEZEMBRO, GARANTE MINISTRO.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ANTAQ PARTICIPARÁ DO 1º FÓRUM PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NESTA QUARTA-FEIRA (1º).....	7
PORTAL PORTO GENTE	9
ENTREVISTA ESPECIAL EM PORTO E CIDADE: AS PESSOAS PRECISAM SER OUVIDAS.....	9
MINISTRO TARCÍSIO CANDIDATO AO GOVERNO DE SÃO PAULO	10
FÓRUM BRASIL EXPORT	11
INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS MOSTRAM ACERTO DA POLÍTICA PÚBLICA DE CONCESSÕES, APONTA MINISTRO TARCÍSIO.....	11
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	12
OBRAS INAUGURADAS POR MINISTRO NO PORTO DE SANTOS SOMAM R\$ 600 MILHÕES	12
ISTOÉ - DINHEIRO	14
MARINHO: ESTAMOS LANÇANDO BREVEMENTE UM NOVO MARCO HÍDRICO NO BRASIL.....	14
CCJ DO SENADO APROVA PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE SEGUE AO PLENÁRIO	14
ANEC REDUZ PREVISÃO DE EMBARQUES DE SOJA E MILHO EM NOVEMBRO.....	15
GUEDES, SOBRE INFLAÇÃO: BC INDEPENDENTE É O GATO PARA CAÇAR ESSE RATO	16
MONEYTIMES	16
PRESIDENTE DA BIONTECH DIZ QUE VACINA PROVAVELMENTE PROTEGERÁ CONTRA CASOS GRAVES DA ÔMICRON.....	16
PETROBRAS: LUNA REAFIRMA EM NY LIBERDADE DE GESTÃO E GARANTE DIVIDENDOS	17
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	18
CCEE MOSTRA QUE SP TEM MAIS DE 17,5 MIL CONSUMIDORES QUE JÁ PODERIAM MIGRAR PARA O MERCADO LIVRE	18
CNPE REDUZ MISTURA DE BIODIESEL PARA 10% EM 2022	21
PETROBRAS E SBM OFFSHORE FECHAM NOVA PLATAFORMA PARA O PRÉ-SAL	23
BP COMEÇARÁ A PRODUIR HIDROGÊNIO EM VERDE EM 2025	24
JORNAL O GLOBO – RJ	25
CCJ DO SENADO APROVA PEC DOS PRECATÓRIOS	25
PRIMEIRA REFINARIA DA PETROBRAS A SER PRIVATIZADA RECEBERÁ APOORTE DE US\$ 500 MILHÕES DE FUNDO ÁRABE	27
COM AVANÇO DO 5G, TRÁFEGO DE DADOS MÓVEIS NO TERCEIRO TRI SUPEROU TODO O VOLUME GERADO ATÉ 2016.....	28
GOVERNO ACEITA RETIRAR FUNDEF DO TETO DE GASTOS PARA APROVAR PEC DOS PRECATÓRIOS NO SENADO	29
APÓS PF DESTRUIR MAIS DE 130 BALSAS, PREFEITOS ACIONAM BRASÍLIA PARA PARALISAR OPERAÇÃO CONTRA GARIMPO NO RIO MADEIRA	30
NOVA ONDA DE PROTECIONISMO INTERNACIONAL AMEAÇA US\$ 50 BI EM EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
GUEDES ENTREGA PARTE DA REFORMA TRIBUTÁRIA AO CONGRESSO COM FUSÃO DE PIS/COFINS	34
GUEDES: PLANO DO GOVERNO BOLSONARO É TRANSFORMAR BRASIL EM ECONOMIA DE MERCADO	37
BEZERRA: GOVERNO TEM VOTOS PARA APROVAR PEC DOS PRECATÓRIOS NO PLENÁRIO.....	37
EVA QUER USAR BIOGÁS DO ‘PRÉ-SAL CAIPIRA’ E ATERROS SANITÁRIOS PARA GERAR ENERGIA	37
COMISSÃO DO SENADO APROVA PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE ABRE ESPAÇO PARA AUXÍLIO BRASIL DE R\$ 400	38
CONTAS PÚBLICAS TÊM SUPERÁVIT DE R\$ 35,4 BILHÕES EM OUTUBRO, MELHOR RESULTADO PARA O MÊS EM 5 ANOS	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	42
GERDAU: DIVIDENDOS DEVEM SE MANTER ROBUSTOS COM BOAS PERSPECTIVAS DE MERCADO	42
MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,9% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 102,39 A TONELADA	43
“SUPERNAVIOS” PODEM REDUZIR EMISSÕES NO COMÉRCIO AGRÍCOLA	44
UE AVALIA PLANO DE AJUDA EXTERNA DE € 300 BI.....	45
VALE: EM 2022 VAMOS OPERAR UM TOTAL DE NOVE PORTOS NA CHINA, DIZ VP DE FERROSOS	47



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	47
DEFESA CIVIL PREVÊ CHUVAS DENTRO DA MÉDIA NO VERÃO, MAS NÃO DESCARTA O RISCO DE DESLIZAMENTOS E ENCHENTES NA BAIXADA SANTISTA, SP	47
DESEMPREGO RECUA PARA 12,6% NO 3º TRIMESTRE, MAS AINDA ATINGE 13,5 MILHÕES	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS	53
COMISSÃO DE SEGURANÇA DA CÂMARA REJEITA PROJETO QUE REGULAMENTA POLÍCIAMENTO AQUAVIÁRIO	53
PRIMEIRO REBOCADOR MOVIDO A METANOL ENTRARÁ EM OPERAÇÃO EM 2023	53
COSTA CRUZEIROS INICIA TEMPORADA 2021/2022 E COSTA FASCINOSA É O PRIMEIRO NAVIO A ATRACAR EM BALNEÁRIO CÂMBORIÚ	54
CLIA BRASIL ATUA PARA LIBERAÇÃO DE CRUZEIROS INTERNACIONAIS E AGUARDA 23 NAVIOS NO PAÍS	55
ABAC APOIARÁ TRAMITAÇÃO DO BR DO MAR VISANDO APROVAÇÃO AINDA EM 2021	55
TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ ATINGE 1 MILHÃO DE TEUS MOVIMENTADOS EM MENOS DE UM ANO	56
ANP ESCLARECE DÚVIDAS SOBRE CELEBRAÇÃO DE TACs DE CONTEÚDO LOCAL	57
MINFRA PROJETA INVESTIMENTO PRIVADO DE R\$ 150 BILHÕES EM NOVAS LINHAS FERROVIÁRIAS NO PAÍS	58
PETROBRAS ASSINA CONTRATO COM SBM PARA FORNECIMENTO DO FPSO DE MERO 4	58
ANP ENTREGA PRÊMIO DE INOVAÇÃO TECNOLÓGICA 2020	59
SANTOS BRASIL CONCLUI A PRIMEIRA FASE DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO TECON SANTOS	61
PORTO DO RIO DE JANEIRO REGISTRA EM OUTUBRO A MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DO ANO	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ANVISA IMPÕE RESTRIÇÕES A TRIPULANTES NO PORTO DE SANTOS APÓS CASOS DA VARIANTE ÔMICRON

Africanos deverão fazer quarentena de 14 dias para embarcar ou desembarcar na cidade; veja mais regras

Por: **Fernanda Balbino**



Objetivo das novas regras da autoridade sanitária é impedir que tripulantes contaminados transmitam a doença nos portos brasileiros Foto: **Matheus Tagé/AT**

O avanço da variante Ômicron da covid-19 deixou o setor portuário em alerta. A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) impôs novas regras, que impedem o embarque ou o desembarque de tripulantes com passagem por seis países da África nos últimos 14 dias. Todos devem passar por quarentena e fazer o teste que detecta o vírus.

A autoridade sanitária emitiu duas notas técnicas recomendando as medidas restritivas temporárias com relação aos viajantes procedentes de países como África do Sul, Botsuana, Eswatini, Lesoto, Namíbia e Zimbábue, incluindo os tripulantes de embarcações de cargas. As normas foram emitidas após a publicação de uma portaria da Casa Civil, que segue medidas adotadas em outros países para evitar a entrada dessa nova variante da covid-19 no País.

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar) m, José Roque, não são muito frequentes as atracações de navios vindos direto da África. Mesmo assim, há um impacto na logística das armadoras.

Na prática, as novas regras impedem o desembarque de tripulantes que estão a bordo de cargueiros que passaram pelos países a menos de duas semanas. Neste caso, o temor é de que algum marítimo possa ter contato, em terra, com trabalhadores portuários e, conseqüentemente contaminá-los com a nova variante.

Além disso, força que os profissionais, que podem embarcar durante uma escala no Porto de Santos, façam quarentena antes de desembarcar no Brasil. Neste caso, normalmente os marítimos deixam os países de origem de avião para embarcar no cais santista.

“O temor é de que essa variante se espalhe através das pessoas que viajaram ou de tripulantes que tenham que embarcar nos portos brasileiros, provocando a quarentena dos navios e tripulantes”, afirmou Roque.

Impactos

“Nem bem nos recuperamos das conseqüências logísticas provocadas pelo vírus covid-19, uma nova variante surge e entendemos que todas as medidas preventivas e preocupações devem continuar sendo adotadas”, destacou Roque.

O executivo se refere ao fechamento de portos de outros países, que causou desbalanceamento na oferta de contêineres em todo o mundo. A previsão é de que o problema seja enfrentado até o ano que vem.

“Embora as medidas preconizadas na portaria em destaque sejam de caráter temporário as instruções reveladas podem ser revistas dependendo da evolução do cenário epidemiológico mundial”, destacou o diretor do Sindamar.

O executivo destaca que a entidade mantém contatos com a Anvisa. “O objetivo é para atualizar as agências marítimas sobre possíveis alterações que sejam adotadas quanto as medidas preventivas, já que essa variante parece ter maior transmissibilidade e provavelmente está ligada ao aumento contínuo de infecções por covid-19 nos referidos países”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/11/2021

MSC SEASIDE ESTREIA NA TEMPORADA BRASILEIRA DE CRUZEIROS EM SANTOS

Embarcação atraca nesta terça-feira (30) e parte na noite seguinte para o Rio de Janeiro

Por: Redação



Com 323 metros de comprimento e capacidade para 5.000 passageiros, o Seaside é o terceiro maior navio da MSC Cruzeiros para a temporada
Foto: Divulgação

O navio MSC Seaside fará, nesta terça-feira (30), a sua estreia na temporada brasileira de cruzeiros marítimos 2021/2022. A embarcação vai atracar no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, às 14 horas. Na quarta (1º) à noite, deve partir com destino à Ilha Grande (RJ).

Com 323 metros de comprimento, o MSC Seaside é o terceiro maior navio da MSC Cruzeiros para a temporada, atrás do MSC Preziosa e MSC Splendida. A embarcação tem capacidade para 5 mil passageiros.

No entanto, deverá operar com 75% da capacidade devido às exigências da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) para conter a propagação da covid-19. As demais cabines devem ser reservadas para isolamento de possíveis contaminados pela doença.

O navio fará roteiros de seis, sete e oito noites, partindo de Santos e visitando de forma alternada Ilha Grande, Ilhabela (SP), Ilhéus (BA), Salvador (BA) e Maceió (AL).

Costa Fascinosa

Nesta segunda-feira (29) foi a vez do Costa Fascinosa iniciar a temporada no Porto de Santos. No fim do dia, a embarcação partiu com destino a Balneário Camboriú (SC) e Ilhabela.

O Costa Fascinosa, que foi renovado em 2018, tem capacidade máxima para 3.617 passageiros e 1.100 tripulantes. A embarcação também seguirá a regra da Anvisa, que determina a reserva de parte das cabines.

Os roteiros do Fascinosa contam com os minicruzeiros tradicionais de três ou quatro noites e os de sete a 10 noites, que passam por Ilha Grande, Ilhabela, Búzios, Angra dos Reis, Rio de Janeiro e Itajaí (SC).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/11/2021

COSTA CRUZEIROS INICIA TEMPORADA 2021/22 EM SANTOS NESTA SEGUNDA-FEIRA

Navio Costa Fascinosa chega ao Porto nesta manhã e deve seguir viagem com destino a Balneário Camboriú (SC) e Ilhabela

Por: Redação

O Costa Fascinosa, primeiro navio da Costa Cruzeiros para a temporada 2021/2022, atraca no Porto de Santos na manhã desta segunda-feira (29). O navio deve seguir viagem a partir das 18 horas, com destino a Balneário Camboriú, em Santa Catarina, e depois para Ilhabela, no litoral norte de São Paulo.

O Costa Fascinosa, que foi renovado em 2018, tem capacidade máxima para 3.617 passageiros e 1.100 tripulantes. No entanto, devido às normas da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), 75% de

Os roteiros do Fascinosa contam com os minicruzeiros tradicionais de 3 ou 4 noites e os de 7 a 10 noites, que passam por Ilha Grande, Ilhabela, Búzios, Angra dos Reis, Rio de Janeiro e Itajaí.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/11/2021

CREA REALIZA FISCALIZAÇÃO NOS TERMINAIS DO LITORAL DE SP

Objetivo é fiscalizar o exercício profissional nos portos de Santos e Guarujá

Por: ATribuna.com.br



Crea-SP fiscaliza operações no Porto nas cidades de Santos e Guarujá. Foto: Luigi Bongiovani/AT

O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo (Crea-SP) realiza entre os dias 29 de novembro e 3 de dezembro a força-tarefa Operação Portuária, com o objetivo de fiscalizar o exercício profissional nos portos de Santos e Guarujá.

A operação, que prevê realizar 130 diligências nos terminais portuários, tem foco em apurar a regularidade dos profissionais e empresas prestadoras de serviço e garantir a presença de profissionais habilitados nas atividades abrangidas pelo Crea. Participam da operação sete agentes fiscais. O Conselho é o responsável por fiscalizar o exercício profissional e garantir que haja sempre um responsável técnico habilitado à frente das atividades abrangidas pelas engenharias, agronomia e geociências.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/11/2021

CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ LANÇADA EM DEZEMBRO, GARANTE MINISTRO

Tarcísio Gomes de Freitas participou da inauguração de três obras ligadas ao setor portuário

Por: Sandro Thadeu

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que a consulta pública sobre a desestatização da Autoridade Portuária de Santos (APS) será lançada no próximo mês.

O titular da pasta fez o anúncio em entrevista coletiva durante à tarde desta sexta-feira (26), quando acompanhou o primeiro embarque de celulose pelo terminal da Bracell.

"Um dos nossos objetivos é o aumento de eficiência e a redução do custo Brasil", disse.



Ministro da Infraestrutura cumpriu agenda oficial em Santos nesta sexta-feira Foto: Divulgação/Ministério da Infraestrutura

Agenda cheia

Na parte da manhã, o titular da pasta veio a Santos para participar da inauguração de três obras ligadas ao setor portuário, que, juntas, representam R\$ 601 milhões em investimentos.

Antes dessa agenda, Freitas esteve reunido, na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), com um grupo de caminhoneiros e de representantes do setor patronal para ouvir as demandas desse segmento.

Na sequência, o ministro participou, no bairro do Paquetá, da inauguração da terceira linha ferroviária, que já está em operação há dois meses. Segundo a Portofer, essa nova estrutura permitirá a circulação simultânea de trens nos sentidos de importação e exportação de cargas.

No final da manhã, o representante do Governo Federal também esteve na entrega do novo píer de atracação da Ageo, localizado na Área Continental de Santos. Iniciada em junho do ano passado, essa obra permitirá o aumento da capacidade de atracação de navios de granéis líquidos no Porto de Santos.

No início da tarde, o ministro compareceu à inauguração das obras de ampliação do cais da Santos Brasil, em Guarujá.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/11/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PARTICIPARÁ DO 1º FÓRUM PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NESTA QUARTA-FEIRA (1º)



O encontro terá como tema a estrada de ferro "Ferrogrão".

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, palestrará no 1º Fórum para o Desenvolvimento da Navegação Interior, que acontecerá nesta quarta-feira (1º) no Ferry Boat "Almirante Fortuna", com embarque no Terminal Portuário Reicon, localizado na Rodovia Arthur Bernardes, 605 - bairro do Telégrafo – Belém/PA. O encontro terá como tema a estrada de ferro "Ferrogrão". Chamada tecnicamente de EF-170, trata-se do projeto de uma ferrovia longitudinal que irá ligar os estados do Mato Grosso e Pará, entre os municípios de Cuiabá e Itaituba, e que servirá para escoar a produção de grãos da região. Atualmente, há estudos



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 186/2021
Página 8 de 62
Data: 30/11/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

para construção do trecho entre Sinop e o Porto de Miritituba, em Itaituba, na margem direita do rio Tapajós. O evento é promovido pela Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani).

Serviço

1º Fórum para o Desenvolvimento da Navegação Interior/Palestra do diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski

Local: Ferry Boat Almirante Fortuna, com embarque no Terminal Portuário Reicon, localizado na Rodovia Arthur Bernardes, 605 Telégrafo – Belém/PA

Horário: A partir das 8h

Mais informações c/Abani – Rogério Guedes, diretor – Tel. 61 3214-0272/0201e cel.61 99989-4650

Programação

Organizador: ABANI
Apoio: SINDARPA e FAEPA
Local: Ferry Boat Almirante Fortuna, embarque no Terminal Portuário da REICON
Rodovia Artur Bernardes, 605, Telégrafo - Belém-PA
Data: 01/12/2021

ABANI

Você é nosso Convidado para o
1º Fórum Para o Desenvolvimento da Navegação Interior
Tema: Ferrogrão

Programação

08h - Recepção de Boas Vindas aos convidados no terminal portuário da REICON e início do café da manhã

08:30h - Partida do Ferry Boat e Abertura do Fórum pela ABANI

08:45h - Considerações de Parlamentares Estaduais e Federais

09:00h - Palestra Dr. Adalberto Tokarski - Diretor da ANTAQ

09:15h - Palestra ABANI e SINDARPA - Hidrovias do Brasil

09:30h - Palestra FAEPA

09:45h - Palestra FIEPA

10:00h - Palestra FECOMERCIO

10:15h - Considerações do Prefeito de Itaituba

10:30h - Considerações do Prefeito de Barcarena

10:45h - Considerações do Presidente da CDP

11:00h - Visão do Governo do Estado do Pará

11:15h - Debate e conclusões- moderador Adalberto Tokarski

12:00h - Almoço

13:30 - Retorno ao terminal REICON e encerramento do Fórum

15h-16h - Ida ao Palácio dos Despachos para Reunião de Comitiva do Fórum com Governador do Estado do Pará - conclusões sobre a Ferrogrão

SINDARPA
Associação Brasileira de Navegação Interior

FAEPA
Federação de Agricultura e Pecuária do Pará

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 30/11/2021

PORTAL PORTO GENTE

ENTREVISTA ESPECIAL EM PORTO E CIDADE: AS PESSOAS PRECISAM SER OUIDAS

Por Vera Gasparetto

Dentro da proposta sobre a criação do debate amplo e democrático, na praça virtual do Portogente, trazemos mais uma capítulo da nossa seção Porto e Cidade.

Portogente conversou com a jornalista santista Cidinha Santos, que mora na Ponta da Praia, em frente à Fortaleza da Barra Grande. Ela vive num lugar que é um cartão postal, mas que também tem suas contradições devido a se localizar junto ao estuário onde trafegam os navios para acessar o Porto de Santos, no litoral paulista.



Cidinha Pg

A principal questão levantada pela moradora é sobre os apitos dos navios no período noturno, que criam uma poluição sonora para os habitantes da região. Cidinha relembra da sua infância vivida próxima ao Porto e tem nostalgia dos navios de passageiros, mas também testemunhou as grandes transformações no mercado da navegação, que impactam profundamente a relação entre o porto e a cidade. Confira a entrevista.

Onde você vive e que situações vivencia no seu cotidiano junto ao Porto de Santos?

Moro na Ponta da Praia, em frente a Fortaleza da Barra, em frente ao canal do estuário por onde passam os navios que entram para o Porto de Santos, e o que me causa estranhamento é que de madrugada, em diversos dias, os navios apitam desesperadamente. É um horário estranho, pois fosse próximo à manhã, entre 4h30min, 5h, faria sentido pois é o horário em os pescadores saem para o mar. Mas o horário em que apitam não tem ninguém navegando, o que me leva a não entender qual é o código, a orientação ou parâmetro utilizado que se tem para apitar ou não, considerando que o Porto é no meio da cidade. Vivem no seu entorno pessoas idosas, pessoas adoentadas, de todo tipo, que são afetadas por esse volume de apito de navio. Durante o dia chega a incomodar, pois trabalhando de casa, estou em reuniões ou lives e preciso interromper minhas falas e desligar o microfone para não atrapalhar a reunião, pois o volume incomoda muito. Durante o dia tolero pois sei que não há o que fazer, mas se incomoda, imagina a noite.

Como você vê a relação entre Porto & Cidade, analisando a realidade de Santos?

A relação porto cidade aqui é muito complicada, pois os empresários ligados ao porto e a prefeitura são parceiros. A prefeitura não faz o devido debate com a sociedade sobre as implicações que as alterações na região portuária causam às pessoas. Foi modificado o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e em um dos bairros mais antigos da cidade – o Macuco - onde moram ex-operários e pessoas que trabalhavam no porto, foi autorizada a instalação de pátio de contêineres, o que muda significativamente a vida das pessoas, por conta do barulho de entrada e saída de caminhos, descarregamento, sem contar que não sabe-se o que contém nesses contêineres (que tipo de conteúdo armazenam). Então é uma situação muito ruim. Tem o vereador aqui da região, Chico Nogueira, que é do Sindicato da Administração Portuária, que tenta acompanhar e busca o diálogo, mas a maior parte dos empresários portuários pensam somente no desenvolvimento, que na verdade é o lucro deles, por que eles não moram na região que está sendo afetada.



Qual que seria a saída para melhorar essa relação entre Porto & Cidade?

O Porto sempre foi visto de uma forma romântica por conta dos navios de passageiros. Com a mudança do transporte marítimo houve um aumento muito grande de transporte de contêineres. Aqui na ponta da praia passam navios tão altos que equivalem a prédios de 20, 30 andares. Isso é pesado, grosseiro, feio e modificou a relação com a cidade. As lembranças que tenho de infância é de navios de passageiros, aportados na barra ou no porto, apitando na virada do ano ou na virada de Natal. Essa memória é muito boa, mas o Porto vai tomando conta e vai agredindo a cidade. A avenida portuária tem um cheiro ruim, pois não há um cuidado com o armazenamento, ainda tem o transporte de contêineres via férrea, de onde caem grãos que apodrecem e causam um cheiro ruim no entorno do porto, o que é lamentável. Eu penso que falta diálogo com a população santista, principalmente dessas áreas afetadas. O poder público chama audiência muito mal divulgadas, em horário de difícil participação, o jornal e a TV local são governistas e a favor desse desenvolvimento a qualquer preço, estão do lado dos empresários, então penso que falta participação popular, que as pessoas sejam ouvidas.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/11/2021

MINISTRO TARCÍSIO CANDIDATO AO GOVERNO DE SÃO PAULO

Editorial Portogente

O nome da solução do problema “Brasil” é São Paulo feliz. (autor desconhecido)

Dad 29NOV2021O anúncio da provável candidatura do ministro Tarcísio Gomes de Freitas ao governo de São Paulo, já negado por sua assessoria, impactou o noticiário político. De pronto, por conta da intrepidez de um carioca encarar a disputa de uma eleição, pela primeira vez, para governador do maior e politizado colégio eleitoral do Brasil. Iniciativa essa, que vem sendo intensivamente desejada pelo presidente Jair Bolsonaro, como estratégia da própria eleição.

Ser eleito governador de São Paulo não é uma conquista trivial. Indubitavelmente, o ministro tem muito potencial político para assumir uma cadeira no legislativo federal. Além do mais, a vitória do governador João Dória nas prévias do PSDB será uma pedra enorme no caminho do candidato do PL ao Palácio dos Bandeirantes. E o Minfra não tem uma foto bonita para mostrar do processo da desestatização do Porto de Santos.

Decerto, o ministro Tarcísio de Freitas é o mais notável do governo. Assim sendo, é inexplicável a insegurança que se assiste no programa de desestatização dos portos e que se traduz por uma insatisfação generalizada. No Porto de Santos, prioriza a desestatização e ativos, sem abordar devidamente os fatores essenciais para o progresso do Estado de São Paulo, como propõe Portogente em Santos2050. Em 2-4-22, muda o líder do Minfra.

Se há sucessos para o Minfra comemorar no programa das ferrovias e rodovias, o que se assiste na reforma dos portos brasileiros, foi no sentido contrário à meta da campanha eleitoral, dos portos serem alçados ao patamar dos asiáticos. Esse horizonte inclui o porto de São Sebastião, de administração estadual paulista e que estava sendo tratado, impropriamente, em conjunto com o de Santos. Uma perda de tempo grave. E não para por aí.

Se for lançada no próximo mês como anunciada, a consulta pública sobre a desestatização do Porto de Santos talvez produza a transparência que até agora não houve, num projeto com referencial inconsistente e que não explora plenamente o potencial regional. O Brasil não tem margens para suportar imprudências. É preciso recuperar o tempo perdido e aproveitar para fazer as mudanças urgentes do principal complexo portuário do País.

A politização das soluções logísticas do Estado de São Paulo, pelo Minfra, vem resultando em prejuízos econômicos e sociais graves à população paulista. Esses caminhos dos transportes, que ligam historicamente a hinterlândia do Estado ao Porto de Santos, e não são atendidos



satisfatoriamente nas suas necessidades federais, agora deverão ser trilhados pelo ministro Tarcísio de Freitas, para cabalar votos como candidato a governador.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/11/2021



FÓRUM BRASIL EXPORT

INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS MOSTRAM ACERTO DA POLÍTICA PÚBLICA DE CONCESSÕES, APONTA MINISTRO TARCÍSIO

O investimento de R\$ 600 milhões na construção de uma linha férrea e na ampliação de dois cais privados no Porto de Santos é reflexo da política pública do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, em conceder ativos para a iniciativa privada. Feita pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, a avaliação ocorreu na última sexta-feira (26) durante agenda oficial ao maior porto da América do Sul.

A agenda no litoral para reuniões e vistorias técnicas, teve a inaugurações de três novos empreendimentos no porto: a 3ª Linha do Paquetá, que integra o sistema ferroviário do Porto de Santos (Portofer); Inauguração do píer da Ageo, na Ilha do Barnabé; e a entrega oficial das obras de extensão e aprofundamento do Cais do Tecon. A agenda também contou com a presença dos secretários nacionais de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, e de Transportes Terrestres, Marcello Costa.

“Isso mostra acerto da política pública”, afirmou o ministro da Infraestrutura, em referência ao investimento privado no Porto de Santos. “O pacote de R\$ 600 milhões que estão sendo entregues hoje faz parte de [R\$] 3,2 bilhões de investimento em andamento. E têm mais R\$ 6 bilhões que estão por vir nos próximos anos, fruto desses contratos de arrendamento que foram feitos, e também das renovações antecipadas de contratos dos terminais”, acrescentou.

Integração

O primeiro compromisso da agenda foi a inauguração da Terceira Linha do Paquetá, que integra o sistema ferroviário do Porto de Santos (Portofer), entrada e saída de trens aos terminais de grãos e celulose presentes na margem direita do porto. Responsável pelas obras, a empresa Rumo investiu R\$ 23 milhões na construção de 1.962 metros de novos trilhos, que irão servir de apoio às manobras de vagões vazios. Com o empreendimento, a capacidade das linhas praticamente dobra, podendo chegar a 35 faixas (passagens de trem) por dia.

Na sequência, o ministro participou da inauguração do píer de atracação feito pela Ageo para navios de granéis líquidos com calado de 15 metros. Com capacidade de 80.000 DWT, a nova estrutura fica no terminal de líquidos da empresa, na Ilha do Barnabé, e é a segunda do tipo construída pela Ageo para o Porto de Santos. O investimento de R\$ 128 milhões deve resultar no aumento da capacidade de atracação de navios de granéis líquidos que se destinam ao porto.

Embarque

Já as obras de extensão e aprofundamento do Cais do Tecon Santos, com investimento de R\$ 450 milhões, fazem parte da primeira fase do projeto de ampliação e modernização do terminal pela empresa Santos Brasil. No total, serão investidos R\$ 1,5 bilhão até 2031 para aumentar a produtividade operacional, a eficiência energética, a velocidade e o fluxo da operação. Agora, o Tecon Santos é o único terminal de contêineres da América do Sul com capacidade de receber simultaneamente até três navios New Panamax, de 366m – as maiores embarcações previstas para chegar ao país. Equipe e conselheiros do Brasil Export acompanharam a atividade in loco.



No Gate 19 do Porto de Santos, o ministro acompanhou o primeiro embarque dos fardos de celulose produzidos pela Bracell, no terminal STS 14A, arrematado pela companhia em leilão realizado em agosto de 2020. Após o embarque, o navio carregado com 58 mil toneladas de celulose, irá seguir para Qingdao e Changshu, na China.

As informações são da Assessoria Especial de Comunicação do Ministério da Infraestrutura.

Fonte: Fórum Brasil Export

Data: 29/11/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

OBRAS INAUGURADAS POR MINISTRO NO PORTO DE SANTOS SOMAM R\$ 600 MILHÕES

Da Redação - Informação: Mais Santos (29 de novembro de 2021)

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, inaugurou nesta sexta-feira (dia 26) três importantes obras no Porto de Santos que somam R\$ 601 milhões em investimentos. Os aportes envolveram a construção de uma terceira linha férrea entre os bairros do Valongo e Paquetá, pela Portofer; um píer de atracação para navios de granéis líquidos na Ilha Barnabé, pela Ageo Norte; e obras de ampliação e modernização do Tecon, pela Santos Brasil. Encerrando a agenda, o ministro acompanhou o primeiro embarque de celulose pelo terminal da Bracell, leiloadado em agosto de 2020.

“Toda vez que venho aqui fico otimista com Santos e com o Brasil. São R\$ 3,2 bilhões em investimentos em contratos vigentes, e estamos inaugurando hoje R\$ 600 milhões. Quero parabenizar a SPA, que está fazendo um excelente trabalho. Os resultados mudaram expressivamente na Companhia. Estamos otimistas com o futuro de Santos. Acabamos de fazer road shows na Europa e Ásia e a desestatização de Santos foi um dos assuntos mais comentados. Quero garantir que todos os arrendamentos serão respeitados e serão feitos investimentos com redução de tarifa [com a autoridade portuária privada]”, disse o ministro.

O diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, destacou que a transformação para consolidar um novo momento da história do Porto é um compromisso da atual gestão que se torna realidade com a viabilização de iniciativas como essas. “Junto com o setor privado, estamos inovando e estabelecendo as bases para novos parâmetros de desempenho operacional que distinguirão o Porto de Santos pela sua infraestrutura e eficiência”, afirmou Biral, destacando que Santos se tornou um canteiro de obras. “Outros R\$ 6 bilhões estão por vir nos próximos anos”, completou, referindo-se a desembolsos originários de leilões de arrendamento e na Ferrovia Interna do Porto (FIPS).

Terceira linha férrea

Construída pela Rumo, acionista da Portofer, no período de janeiro a agosto deste ano, a obra envolveu recursos no valor de R\$ 23 milhões. Foram instalados 1.962 metros de novos trilhos que funcionarão como apoio às manobras de vagões vazios, liberando as duas linhas férreas restantes.

Essa intervenção aumentará a eficiência na passagem de trens que chegam ao Porto para descarregar nos terminais de grãos e celulose instalados na margem direita, em Santos. Com isso, a capacidade das linhas praticamente dobrou, além de propiciar maior segurança para os pedestres e motoristas, em razão da construção de um muro ao longo da linha que segrega o fluxo ferroviário dos demais.



A terceira linha tem fundamental importância para o Porto e para toda a cadeia logística do setor, uma vez que aumentará a eficiência das operações ferroviárias, tanto em relação aos terminais de graneis sólidos de origem vegetal situados na margem direita do Porto de Santos – dos quais a movimentação pelo modal ferroviário se situa em torno de 70% da movimentação e com projeção para atingir 80% em meados de 2027 – quanto para os terminais de celulose em fase de implantação (STS 14 e 14A), cujas projeções de fluxo pelo modal ferroviário ultrapassam 90% do volume a ser movimentado pelo terminal.

Além disso, o Plano Mestre do Porto de Santos, publicado pelo Ministério da Infraestrutura em 2019, indicou que a taxa de saturação das vias férreas internas da margem direita estava em 87%, à época muito próxima ao limite de capacidade, o que inviabilizaria qualquer aumento do fluxo ferroviário com destinos aos terminais do Porto.

Tecon (Santos Brasil)

As obras no Tecon envolveram investimentos de R\$ 450 milhões na extensão e aprofundamento do cais, concluindo a primeira fase do projeto de ampliação e modernização do terminal. O empreendimento agrega mais 400 mil TEU/ano (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) à capacidade do terminal, elevando-a para 2,4 milhões de TEU/ano.

Iniciadas em 2019, ampliaram o cais em 220 metros, totalizando 1.510 metros, e incluíram o aprofundamento e reforço da estrutura para instalação de 1.090 metros de trilhos para novos portêineres de última geração, com capacidade para movimentar até 100 toneladas. A Santos Brasil também adquiriu 30 reboques e 30 terminal tractors para movimentação de cargas no pátio do terminal e investiu em inovações tecnológicas que viabilizam maior utilização da inteligência artificial no planejamento e operação do terminal. No total, a Santos Brasil investirá R\$ 1,5 bilhão, em valores atualizados até 2031, na ampliação e modernização do Tecon. A segunda fase do investimento começará em janeiro de 2022 e envolverá R\$ 400 milhões em modernizações no pátio, devendo levar dois anos.

Com esse empreendimento, o Tecon Santos terá capacidade para receber, simultaneamente, até 3 navios New Panamax, de 366 metros de extensão, as maiores embarcações previstas para operar no Porto de Santos. A SPA obteve junto à Marinha do Brasil a homologação para operação dessas embarcações em fevereiro deste ano.

Cais da Ageo, na Ilha Barnabé

As obras do novo píer da Ilha Barnabé foram realizadas pelo terminal da Ageo Norte e tiveram início em junho de 2020. O empreendimento agrega mais um berço de atracação para graneis líquidos no Porto de Santos, com profundidade de 15 metros e capacidade para 80.000 DWT. A obra envolveu recursos da ordem de R\$ 128 milhões, aumentando a capacidade de atracação para essa modalidade de cargas e viabilizando níveis e performances de atracação em graneis líquidos equivalentes às melhores práticas e desempenhos existentes nos demais portos das Américas e Europa.

A Ageo Norte é o primeiro dos 3 terminais do grupo no Porto de Santos. Localizados na Ilha Barnabé, na margem esquerda, os terminais da Ageo têm acesso marítimo e rodoviário. Atendem aos mercados de exportação e importação de produtos químicos, petroquímicos, combustíveis, etanol, corrosivos, especialidades, farmacêuticos, cosméticos e alimentícios. Juntos, somam capacidade instalada para armazenar 510 milhões de litros de graneis líquidos.

Primeiro embarque de celulose pela Bracell – Empresa realizou primeiro embarque dos fardos de celulose no terminal STS 14A, arrematado em leilão realizado em agosto de 2020. O navio carregado com 58 mil toneladas vai partir com destino à China.

Com a conclusão da expansão da capacidade de produção de celulose produzida na nova fábrica em Lençóis Paulista (SP), a Bracell passou a demandar uma complexa operação logística. A carga é transportada da fábrica até o Terminal Intermodal de Pederneiras (SP) em caminhões. Lá,

a celulose é carregada em vagões que percorrem cerca de 510 km pela ferrovia até chegar ao Porto de Santos.

A Bracell já iniciou as obras definitivas do terminal STS 14A, mas, enquanto não terminam, construiu estrutura temporária para garantir a operação. Está investindo R\$ 300 milhões no projeto, dos quais R\$ 35 milhões foram destinados para obras de acesso (ramal e linha férrea, que são definitivos) e R\$ 5 milhões na instalação temporária, composta por um galpão com 16 mil m² com capacidade de armazenagem para 30 mil toneladas. A estrutura temporária é o maior galpão lonado do Brasil, com 383 metros de comprimento.

Entre os benefícios da operação, estão a movimentação da economia local e regional, a geração de empregos na cidade de Santos e nas cidades por onde passa todo trajeto logístico da operação. Segundo a empresa, as operações em Santos geram aproximadamente 553 empregos diretos e terceirizados.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/11/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MARINHO: ESTAMOS LANÇANDO BREVEMENTE UM NOVO MARCO HÍDRICO NO BRASIL

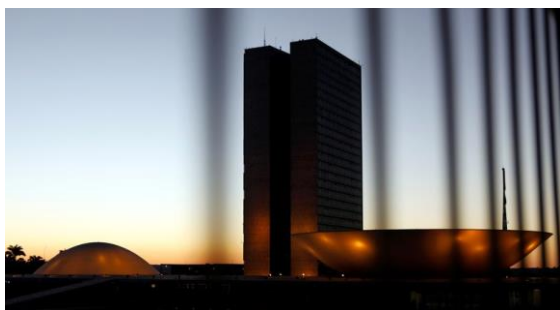
O ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, afirmou nesta terça-feira, 30, que o governo irá lançar em breve um novo marco hídrico para o Brasil, a exemplo do marco legal do saneamento, em vigor desde julho de 2020. Sem dar maiores detalhes da novidade, Marinho afirmou que a iniciativa vai permitir uma gestão mais eficiente das outorgas hídricas no País.

“Estamos lançando brevemente um novo marco hídrico no Brasil, a exemplo do marco saneamento (...) Posso assegurar que a água é mais importante que petróleo”, disse Marinho durante participação no 93º Encontro Nacional da Indústria da Construção (ENIC).

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 30/11/2021

CCJ DO SENADO APROVA PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE SEGUE AO PLENÁRIO

Por Maria Carolina Marcello



A matéria segue ao plenário do Senado, e deve ser pautada na quinta-feira (Crédito: REUTERS/Paulo Whitaker)

BRASÍLIA (Reuters) – A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou nesta terça-feira a PEC dos Precatórios, medida considerada prioritária pelo governo do presidente Jair Bolsonaro por permitir a abertura de espaço fiscal de mais de 100 bilhões de reais e possibilitar o pagamento do novo programa social Auxílio Brasil.

Pouco antes, integrantes da CCJ aprovaram o texto-base da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) por 16 votos a 10. A matéria segue ao plenário do Senado, e deve ser pautada na quinta-feira, segundo o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). Para ser aprovada, ela precisará passar por dois turnos de votação e receber, no mínimo, 49 votos favoráveis.

Ainda no início desta tarde, na tentativa de angariar apoio a seu parecer, o relator da proposta e líder do governo na Casa, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), acatou duas alterações ao texto.

Uma delas, segundo o senador, diz respeito à hierarquia de pagamento de precatórios, envolvendo especificamente os de natureza alimentícia. Outra mudança envolve um outro ponto que trazia resistência entre senadores, relacionado ao pagamento de precatórios do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério (Fundef).

“Na fixação do subteto que vai ficar definido, esses precatórios terão prioridade para pagamento, e nós, portanto, estaremos pagando efetivamente todos os precatórios de RPV (precatórios chamados de pequeno valor), todos os precatórios relativos às pessoas com mais de 60 anos ou às pessoas portadoras de deficiência física e, agora... estamos abrindo espaço no subteto para priorizar pagamento de precatórios de natureza alimentícia”, explicou Bezerra, citando parlamentares que advogaram pela modificação.

“A segunda inovação que estamos fazendo também está vinculada a uma demanda que partiu de diversos senadores”, disse o líder do governo, acrescentando que os colegas “alertaram para a necessidade de os precatórios do Fundef ficarem excepcionalizados do teto do gasto público”.

“Então, essa contribuição... nós estamos atendendo ao produzir um artigo –um artigo, não–, um parágrafo.”

Na semana passada, o relator já havia promovido algumas mudanças no parecer, na intenção de amenizar resistências. As alterações incluem a definição do Auxílio Brasil de 400 reais como um programa social de caráter permanente, e a vinculação do espaço fiscal a ser aberto com a proposta –mais de 100 bilhões de reais– a despesas com o novo programa social, a gastos previdenciários e a mínimos constitucionais para a educação e a saúde, entre outros pontos.

Bezerra firmou, no parecer, o compromisso de que o Congresso Nacional possa acompanhar o pagamento dos precatórios.

A PEC modifica as regras de quitação dessas dívidas do governo cujo pagamento foi determinado pela Justiça, e altera o prazo de correção do teto de gastos pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

A proposta pretende dar margem ao Executivo para colocar em prática o Auxílio Brasil em substituição ao Bolsa Família, e a intenção do governo é que sua aprovação ocorra a tempo de permitir o pagamento do auxílio antes do Natal.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 30/11/2021

ANEC REDUZ PREVISÃO DE EMBARQUES DE SOJA E MILHO EM NOVEMBRO

(Por Roberto Samora e Ana Mano)



Navio cargueiro descarrega soja no porto de Paranaguá, no Paraná

SÃO PAULO (Reuters) – A exportação de soja do Brasil deve atingir 2,3 milhões de toneladas em novembro, cerca de 300 mil toneladas abaixo da previsão da semana anterior, de acordo com dados da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) divulgados nesta terça-feira.

Se confirmado, o volume deve superar em 1,5 milhão de toneladas o total embarcado no mesmo mês do ano passado.

No ano até novembro, as exportações de soja estão estimadas em 84,24 milhões de toneladas, novo recorde, já superando o total do ano completo de 2020 (82,3 milhões).

A Anec também reduziu a projeção de embarques de milho no mês a cerca 2,9 milhões de toneladas, versus 3 milhões na semana anterior, o que significa uma queda de 2 milhões de toneladas na comparação anual, com a menor oferta decorrente da quebra de safra.

No acumulado do ano até o final deste mês, os embarques de milho estão projetados em 17,4 milhões de toneladas, ante 33,4 milhões no ano completo de 2020.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 30/11/2021

GUEDES, SOBRE INFLAÇÃO: BC INDEPENDENTE É O GATO PARA CAÇAR ESSE RATO

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta terça-feira, 30, que a aprovação do projeto que conferiu independência ao Banco Central brasileiro foi feita na “hora certa”, quando “preços começaram a subir”. “Banco Central independente é o gato para caçar esse rato (inflação)”, disse Guedes, citando altas inflacionárias em outros países além do Brasil, como Estados Unidos e nações europeias. “Inflação nos EUA e na Europa era 0% e foi pra 6%; no Brasil era 4% e foi pra 10%”, citou o ministro durante participação no 93º Encontro Nacional da Indústria da Construção (ENIC).

“Precisamos fazer o certo e esperar dar certo, não ficar inventando (...) Parte fiscal foi extraordinariamente bem controlada”, continuou Guedes, acrescentando que o Brasil foi o País que mais gastou na pandemia, segundo ele. “E o déficit sumiu neste ano. Não vamos empurrar custo da guerra para filhos e netos, nós mesmos pagamos”, afirmou o ministro.

Guedes ainda reclamou de críticas ao governo, as quais, para o ministro, “revelam um desconhecimento e ingratidão imensa”. “Teve ministro aí que colocou o teto e saiu correndo, não fez mais nada”, disse.

Ao citar a escalada dos juros, Guedes afirmou que irá discutir com a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) sobre o alongamento dos empréstimos imobiliários. “Talvez tenhamos que realongar empréstimos (imobiliários). Vamos sentar com Cbic e vamos conversar sobre isso”, afirmou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 30/11/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

PRESIDENTE DA BIONTECH DIZ QUE VACINA PROVAVELMENTE PROTEGERÁ CONTRA CASOS GRAVES DA ÔMICRON

Por Reuters



“Acreditamos que provavelmente as pessoas terão uma proteção substancial contra doenças graves causadas pela Ômicron”, disse o presidente-executivo e co-fundador da BioNTech, Ugur Sahin (Imagem: REUTERS/Michele Tantussi)

A BioNTech e a Pfizer avaliam que a vacina contra Covid-19 desenvolvida em conjunto pelas duas empresas

provavelmente oferecerá forte proteção contra qualquer doença grave da nova variante Ômicron do coronavírus, disse o presidente-executivo da BioNTech à Reuters.

Testes de laboratório serão feitos nas próximas duas semanas para analisar o sangue das pessoas que receberam duas ou três doses da vacina Comirnaty para avaliar se os anticorpos encontrados inativam a Ômicron, potencialmente lançando luz sobre se novas vacinas são necessárias.

“Acreditamos que provavelmente as pessoas terão uma proteção substancial contra doenças graves causadas pela Ômicron”, disse o presidente-executivo e co-fundador da BioNTech, Ugur Sahin. Ele especificou doença grave como aquela que exige cuidados hospitalares ou intensivos.

Sahin disse à Reuters que espera que os testes de laboratório mostrem alguma perda de proteção vacinal contra doenças leves e moderadas devido à Ômicron, mas a extensão dessa perda é difícil de prever.

A empresa de biotecnologia está trabalhando rapidamente em uma versão melhorada de sua vacina, embora ainda não esteja claro se isso é necessário, acrescentou.

Sahin disse que receber uma terceira dose de vacina como reforço provavelmente oferecerá uma camada adicional de proteção contra infecções de Ômicron de qualquer gravidade na comparação com aquela do tratamento inicial de duas doses.

“Na minha opinião, não existe razão para estar particularmente preocupado. A única coisa que me preocupa no momento é o fato de que existem pessoas que não receberam nenhuma vacina”, disse.

A confiança demonstrada pela BioNTech contrasta com uma sensação de alarme transmitida pelo presidente-executivo da fabricante de vacinas rival Moderna, Stéphane Bancel.

Em uma entrevista ao Financial Times, ele levantou a perspectiva de uma queda na proteção contra a nova linhagem de coronavírus das vacinas atuais, provocando uma nova preocupação nos mercados financeiros sobre a trajetória da pandemia.

Fonte: MoneyTimes

Data: 30/11/2021

PETROBRAS: LUNA REAFIRMA EM NY LIBERDADE DE GESTÃO E GARANTE DIVIDENDOS



Luna reafirmou que a empresa é acompanhada por vários órgãos, e que sua equipe tem total conforto e liberdade para gerenciar (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

Em sua primeira apresentação em Nova York para analistas, durante o Petrobras Day (PETR4), nesta terça-feira, 30, o presidente da estatal, general Joaquim Silva e Luna, foi logo de saída questionado sobre a governança da Petrobras e o impacto das eleições de 2022, pergunta repetida algumas vezes durante a apresentação.

Luna reafirmou que a empresa é acompanhada por vários órgãos, e que sua equipe tem total conforto e liberdade para gerenciar.

Ele disse que a estatal vai entregar o que prometeu aos acionistas na sua nova política de dividendos, e descartou riscos políticos com as eleições no ano que vem.

“Ano de eleição tem pressões em qualquer lugar no mundo. A economia continua refletindo a recuperação da pandemia. Mas não vemos nenhum risco de não entregarmos (dividendos). Pelo contrário, no momento em que atingimos o nível de dívida com um ano de antecedência, assumimos o compromisso com nossos investidores, é uma coisa que temos condições de cumprir”, disse Luna.

O Conselho de Administração da Petrobras aprovou em 24 de novembro a revisão da Política de Remuneração aos Acionistas, que passa a ter mínima anual de US\$ 4 bilhões para exercícios em que o preço médio do Brent for superior a US\$ 40/bbl, a qual poderá ser distribuída independente do seu nível de endividamento, desde que observados os princípios previstos na política.

Ressarcida

Presente no evento, o diretor de Governança e Conformidade, Salvador Dahan, também garantiu aos investidores que a Petrobras hoje é guiada para compartilhar todas as informações, o que dá transparência às suas decisões.

Segundo ele, se a empresa tiver que adotar políticas públicas, terá que ser compensada, e não há como garantir 100% de proteção.

“Mas temos um modelo de decisão muito responsável”, explicou Dahan. “Rodamos testes de estresse todo o tempo para ver como os controles internos detectam violações nos códigos de conduta”, informou.

O diretor destacou ainda, que a estatal mantém uma política de nomeação rígida para evitar influência política, como já ocorreu no passado.

“Se comparar a política de nomeação da Petrobras com a média do mercado privado, ou mesmo estatais no Brasil, nossos requisitos são altos para evitar relações políticas, relações com partidos políticos, pessoas sem conhecimento”, explicou.

Fonte: MoneyTimes

Data: 30/11/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CCEE MOSTRA QUE SP TEM MAIS DE 17,5 MIL CONSUMIDORES QUE JÁ PODERIAM MIGRAR PARA O MERCADO LIVRE

Por epbr - 30 de novembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

Estudo inédito da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) revelou que no estado de São Paulo existem mais de 17,5 mil unidades consumidoras (UCs) que já poderiam fazer parte do mercado livre de energia. Hoje o estado dispõe de cerca de 8,7 mil UCs usando esse modelo de contratação de energia elétrica.



— As empresas apontadas pela CCEE são de grande e médio portes, como indústrias, shoppings ou redes de supermercados, que, sozinhos ou em comunhão, alcançam carga acima de 500 kW, demanda mínima exigida atualmente para operar no segmento.

— Entre os consumidores paulistas que já podem, mas ainda não estão no mercado livre, a maior parte está na faixa de consumo comercial, seguido por poder público, industrial, serviço público e rural.

— Na avaliação da CCEE, uma maior oferta de modelos de contratos que garantam uma conta de energia mais barata, de forma simples e com risco reduzido para o consumidor, poderia acelerar essa migração.

— “Esses grupos não possuem equipes especializadas em gestão de compra e venda de energia, então, precisam de todo o apoio possível nessa transição, bem como no dia a dia da operação no mercado e no gerenciamento dos contratos”, diz Talita Porto, vice-presidente do Conselho de Administração da CCEE.

— A CCEE defende o desenvolvimento da categoria de comercializador varejista, que pode intermediar a negociação e tornar o processo menos burocrático e mais seguro.

— “É a figura que assume parte dos riscos associados às volatilidades do mercado e que pode representar seus clientes no segmento, fazendo com que a migração seja simplificada”, complementa Talita.

— A antecipação da abertura do mercado livre de energia para todos os consumidores de energia elétrica do país chegou a ser incluída na MP da privatização da Eletrobras. Um acordo entre os parlamentares, porém, retirou a antecipação do texto.

Petrobras e SBM fecham afretamento de FPSO para Mero A Petrobras anunciou nessa segunda (29/11) que assinou contrato com a SBM Offshore para afretamento do FPSO Alexandre de Gusmão, quarta unidade de produção do campo de Mero, primeira área de partilha da produção no pré-sal da Bacia de Santos. O contrato é de 22 anos, e a produção está prevista para ser iniciada em 2025.

— O FPSO será capaz de processar 180 mil barris de óleo e 12 milhões de m3 de gás por dia. Será interligado a 15 poços – oito produtores de óleo, seis injetores de água e gás e um poço conversível de produtor para injetor de gás.

— Mero é o terceiro maior campo do pré-sal e está localizado na área de Libra, operada pela Petrobras (40%) em parceria com a Shell (20%), TotalEnergies (20%), CNODC (10%), CNOOC (10%) e PPSA, que exerce papel de gestora do contrato.

Fase vinculante da venda de Catuá A Petrobras iniciou a fase vinculante da venda integral de sua participação (100%) no Campo de Catuá, no bloco BC-60, localizado na parte capixaba da Bacia de Campos.

— O contrato de concessão exploratória do bloco BC-60 é oriundo da Rodada Zero da ANP. Tem a Petrobras como operadora, com 100% de participação, e engloba outros campos, como Jubarte, que não estão incluídos no processo de venda. A área está situada a cerca de 128 km da costa, em lâmina d'água que varia entre 1.700 e 1.950 m.

— Há quatro poços perfurados no campo de Catuá, dos quais três constataram óleo leve em reservatórios carbonáticos.

Compass desiste de fornecer para a Cegás A Cegás, distribuidora de gás do Ceará, informou nessa segunda (29/11) que a Compass, do Grupo Cosan, declinou de continuar participando da



chamada pública para suprimento de gás natural. A Petrobras foi declarada a única vencedora da concorrência.

— No começo do mês, a PetroRecôncavo anunciou que havia encerrado as negociações com a Cegás, na sequência da desistência da Shell, que também havia sido declarada vencedora na concorrência.

TotalEnergies com novo comando no Brasil O brasileiro Charles Fernandes assume em dezembro o comando das operações da TotalEnergies no Brasil, substituindo Philippe Blanchard, que comanda a empresa desde 2018 e vai assumir a direção da TotalEnergies Suriname.

— Fernandes está na TotalEnergies desde 2004. Comandava a área de exploração e produção de gás natural na Holanda.

ANP premia inovação tecnológica Petrobras, Repsol Sinopec e Petrogal venceram a edição 2020 do Prêmio ANP de Inovação Tecnológica. O prêmio é concedido desde 2014 pela agência reguladora para de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) do setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis.

— Das cinco categorias destinadas a premiar petroleiras, instituições de pesquisa e empresas parceiras, a Petrobras venceu três – uma delas em parceria com a Petrogal. A Repsol Sinopec venceu as outras duas.

— Também foram premiados as instituições UFRGS; Senai/SC; USP; PUC-Rio; e UFRJ; e as empresas Ouro Negro; Tidewise Engenharia e Serviços Navais; Farol Serviços em Inspeção e Manutenção de Embarcações; e Símeros Projetos Eletromecânicos.

— A ANP também premiou o professor Luís Fernando Alzuguir Azevedo, da PUC-Rio, como “Personalidade da Academia”; e o ex-secretário executivo do IBP, Álvaro Teixeira, como “Personalidade da Indústria”.

Petrobras nega acordo com Cade sobre RNEST A Petrobras negou ter fechado com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) uma nova data para a venda da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco. Segundo notícia divulgada pela imprensa, a petroleira teria acordado com o Cade a venda da unidade até o fim de 2022.

— A Petrobras encerrou o processo de venda da RNEST no fim de agosto. Na época, os interessados na planta declinaram de apresentar propostas vinculantes.

— A RNEST foi incluída no Plano Estratégico 2022-2026 da Petrobras, divulgado na semana passada. Dos US\$ 6,1 bilhões previstos para a área de Refino no período, US\$ 1 bilhão serão aplicados na conclusão da segunda unidade da refinaria, ampliando sua produção de 115 mil para 260 mil barris por dia em 2027.

Petróleo inicia recuperação O petróleo subiu nessa segunda (29/11), em movimento de recuperação de parte da perda de mais de 10% da última sexta, quando um temor generalizado tomou conta dos investidores diante da cepa ômicron do coronavírus.

— Os preços do Brent para janeiro do Brent terminaram o dia em alta de 1%, a US\$ 73,44 por barril, enquanto o WTI para o mesmo mês subiu 2,64%, a US\$ 69,95 por barril.

— Tanto o Brent quanto o WTI tiveram fortes avanços, mas acabaram reduzindo os ganhos ao longo da sessão, recuperando, assim, apenas uma pequena parte da forte queda da sexta. Valor

B10 em 2022 B10. Após uma semana de impasse, o CNPE decidiu nessa segunda (29/11) manter o percentual de biodiesel no diesel em 10% (B10) para 2022, quando começa a valer o novo modelo de comercialização direta e o fim dos leilões de biodiesel da ANP.

— Pelo cronograma estabelecido na resolução 16/2018 do próprio CNPE, o teor atual deveria ser de 13%, subir para 14% em março de 2022, até atingir 15% em 2023.

— Em nota, o Ministério de Minas e Energia (MME) justifica o recuo na política de biodiesel para proteger os interesses do consumidor “quanto ao preço, qualidade e oferta dos produtos”.

bp vai produzir hidrogênio verde A bp anunciou nessa segunda (29/11) o projeto HyGreen Teesside, unidade de produção de hidrogênio verde (H2V) no nordeste da Inglaterra, com capacidade de 500 MW de geração. A planta deve começar a operar em 2025.

— Na primeira etapa será possível produzir 60 MW, suficientes para substituir o combustível fóssil de 1,3 mil caminhões, afirma Bernard Looney, CEO da bp.

— A companhia espera unir o HyGreen ao projeto já em desenvolvimento de hidrogênio azul, o H2 Teesside, na mesma região. A estimativa é que a capacidade combinada de 1,5 GW de ambos os projetos possa atingir 30% da meta do governo do Reino Unido de desenvolver 5 GW de produção de hidrogênio até 2030.

Casa dos Ventos fornece 25 MW renováveis para a Valgroup A Valgroup, uma das maiores transformadoras e recicladoras de plástico do mundo, firmou contrato de compra e venda de energia renovável com a Casa dos Ventos. Tem duração de 15 anos e garante 25 MW médios para a indústria, equivalente à metade do consumo de energia da Valgroup no Brasil. Os valores financeiros não foram revelados.

— A energia será fornecida a partir de julho de 2023, pelo Complexo Eólico Babilônia Sul, de 360 MW, que está sendo construído pela Casa dos Ventos na Bahia. O acordo permite ainda que a Valgroup se torne autoprodutora de energia, adquirindo participação no empreendimento. Reuters

Omega fornece energia renovável para a Air Liquide A Omega anunciou um contrato de longo prazo com a Air Liquide para fornecer energia 100% renovável para a produção de uma unidade companhia no Nordeste. Os detalhes do contrato não foram revelados.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/11/2021

CNPE REDUZ MISTURA DE BIODIESEL PARA 10% EM 2022

Medida marca vitória de setores do mercado que defendem fixação do B10

Por Nayara Machado - 29 de novembro de 2021 - Em Biocombustíveis, Política energética



Os ministros de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e da Economia, Paulo Guedes (foto por MME)

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) decidiu nesta segunda (29) manter o percentual obrigatório de biodiesel no diesel em 10% (B10) para todo o ano de 2022, quando começa a valer o novo modelo de comercialização direta e o fim dos leilões.

Pelo cronograma estabelecido na resolução 16/2018 do próprio CNPE, o mandato atual deveria estar em 13%, e subir para 14% em março do ano que vem, até atingir o 15% em 2023.



Entretanto, durante quase todo o ano de 2021 o teor foi reduzido para 10%, por causa da elevação dos preços do biodiesel, que pressionou o valor final do diesel.

Em nota, o Ministério de Minas e Energia (MME) justifica o recuo na política de biodiesel para proteger os interesses do consumidor “quanto ao preço, qualidade e oferta dos produtos”.

Segundo a pasta, a decisão concilia “medidas para a contenção do preço do diesel com a manutenção da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), conferindo previsibilidade, transparência, segurança jurídica e regulatória ao setor”.

A discussão sobre qual seria o percentual obrigatório de biodiesel para o próximo ano começou no CNPE na terça (23) e se estendeu ao longo de toda a semana, dividindo agentes da cadeia de combustíveis e do próprio governo.

Segundo a Frente Parlamentar Mista do Biodiesel, presidida pelo vice-líder do governo na Câmara, deputado Pedro Lupion (DEM/PR), a pressão pelo B10 veio do Ministério da Economia, sob alegação de evitar pressão do preço do biodiesel sobre o preço final do diesel ao consumidor.

“Só que em 2021 o governo fez cortes na mistura (de 13% para 10%) e não houve impacto pretendido no preço do diesel. Essa redução não ocorreu porque o Brasil recorre em volumes crescentes ao diesel fóssil importado cada vez mais caro e que representa a maior parte da composição do diesel ao consumidor”, diz a frente em nota.

Produtores de biodiesel classificaram a decisão desta tarde como um “golpe mortal na previsibilidade”.

Em nota, Abiove (óleos vegetais), Aprobio e Ubrabio (produtores de biodiesel) afirmam que o recuo no cronograma de mistura significa um corte de 2,4 bilhões de litros na demanda de biodiesel, com impacto de US\$ 2,5 bilhões de renda no Brasil e gasto de US\$ 1,2 bilhão em importações de diesel fóssil.

“A decisão do Governo Federal reflete uma posição de defesa do diesel fóssil importado e reverbera os interesses do setor petrolífero, de distribuição e do setor automotivo, que destoam das sinalizações de empresas e governos de muitos países durante a COP26 em favor da sustentabilidade”.

Fim dos leilões

A definição do novo percentual de mistura chega em um momento em que produtores e distribuidoras se preparam para firmar os primeiros contratos de venda e compra direta de biodiesel.

Até outubro, a comercialização de biodiesel era feita através de leilões bimestrais organizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A mudança no modelo também tem desagradado produtores, que pedem mais prazo para o governo, até serem solucionadas questões tributárias.

O CNPE tem reforçado que não haverá adiamento e o novo modelo já está valendo — o setor já deve firmar contratos para abastecimento do mercado em janeiro e fevereiro.

Setor de transporte defende B10

No início de 2021, a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) publicou uma nota defendendo a redução da mistura obrigatória de biodiesel no diesel, para compensar a alta no combustível, “sem deixar de lado a possibilidade de esse nível ser zerado por determinado período”. À época, a mistura ainda estava em 13%. Veja a íntegra (.pdf)

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, chegou a garantir à parlamentares que não haveria mudança na mistura de biodiesel.

Poucos meses depois, uma nota assinada IBP e Brasilcom (distribuidoras), Abicom (importadores), Fecombustíveis (varejo), Anfavea (indústria automobilística), além da própria Conferência Nacional dos Transportes (CNT) atribui o pedido pela manutenção do B10 às incertezas técnicas em relação ao aumento da parcela de biodiesel nos motores a diesel.

“(..) Os testes realizados não confirmaram a viabilidade da utilização de teores até B15. A maioria dos relatórios apresentados pelas montadoras evidenciou preocupações quanto ao aumento do teor de biodiesel no diesel”, diz a nota. Veja na íntegra (.pdf)

A Aprobio, de produtores de biodiesel, classificou a posição de “fake news” (veja a íntegra); a Abiove, da indústria de óleo de soja, circulou um documento sobre “mitos” no setor de biodiesel (na íntegra).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/11/2021

PETROBRAS E SBM OFFSHORE FECHAM NOVA PLATAFORMA PARA O PRÉ-SAL

Por epbr - 29 de novembro de 2021 - Em Mercado, Mercado offshore, Projetos

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira (29/11) que assinou contrato com a SBM Offshore para afretamento do FPSO Alexandre de Gusmão, que será a quarta unidade de produção do campo de Mero, primeira área de partilha da produção no pré-sal da Bacia de Santos. O contrato de afretamento é de 22 anos e a produção está prevista para ser iniciada em 2025.

A plataforma terá capacidade de processamento de 180 mil barris de óleo e 12 milhões de m³ de gás por dia. A unidade será interligada a 15 poços, sendo oito produtores de óleo, seis injetores de água e gás, um poço conversível de produtor para injetor de gás, através de uma infraestrutura submarina composta por dutos rígidos de produção e injeção e dutos flexíveis de serviços.

O campo de Mero é o terceiro maior do pré-sal e está localizado na área de Libra, operada pela Petrobras (40%) em parceria com a Shell (20%), TotalEnergies (20%), CNODC (10%), CNOOC (10%) e PPSA, que exerce papel de gestora desse contrato.

Outros FPSOs em construção

A SBM Offshore também está construindo para a Petrobras o FPSO Sepetiba, que será instalado no módulo 2 de produção do campo de Mero. O contrato tem validade de 22,5 anos. A expectativa é que a unidade seja entregue à Petrobras para primeiro óleo em 2022.

E anunciou em julho que assinou contrato com a Petrobras para o afretamento por 26 anos do FPSO Almirante Tamandaré, que será instalado no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos.

A unidade será a maior plataforma para produção de petróleo e gás já instalada no país, com capacidade de produção para 225 mil barris/dia de petróleo e 12 milhões de m³/dia de gás natural.

O FPSO tem previsão de entrada em operação no segundo semestre de 2024.

27 novas plataformas de produção

A Pré-Sal Petróleo SA (PPSA) estima que o desenvolvimento da produção dos atuais contratos de partilha da produção com os excedentes da cessão onerosa dos campos de Sépia e Atapu, que serão licitados pela ANP em 17 de dezembro, vão demandar US\$ 99 bilhões até 2031, com demanda para novas 27 plataformas de produção do tipo FPSO e a perfuração de 416 poços.



O estudo considera FPSOs com capacidade entre 120 mil e 220 mil barris/dia e projeta investimentos para três anos anteriores ao primeiro óleo e no ano do primeiro óleo. Indica ainda um poço produtor para cada 20 mil barris de capacidade do FPSO. Para cada poço produtor, um poço injetor, além de um poço exploratório por projeto.

A estimativa foi apresentada no 4º Fórum Técnico Pré-Sal Petróleo. Reveja abaixo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/11/2021

BP COMEÇARÁ A PRODUZIR HIDROGÊNIO EM VERDE EM 2025

Por Gabriel Chiappini - 29 de novembro de 2021 - Em Petróleo e gás, Transição energética

A bp anunciou hoje (29) o projeto HyGreen Teesside, uma unidade de produção de hidrogênio verde (H2V) no nordeste da Inglaterra, com capacidade de 500 MW de geração até 2030.

A planta deve começar a operar em 2025. Na primeira etapa será possível produzir 60 MW, o suficiente para substituir o combustível fóssil de 1,3 mil caminhões, afirma Bernard Looney, CEO da bp.

“Queremos ajudar a transformar um dos centros industriais do Reino Unido no coração verde do país”, diz.

A companhia espera unir o potencial do hidrogênio verde ao projeto já em desenvolvimento de hidrogênio azul, o H2 Teesside, na mesma região.

A estimativa é que a capacidade combinada de 1,5 GW de ambos os projetos possa atingir 30% da meta do governo do Reino Unido de desenvolver 5 GW de produção de hidrogênio até 2030.

O hidrogênio azul é produzido a partir do gás natural com captura e armazenagem de carbono (CCUS). Já o verde, em geral, é feito a partir do processo de eletrólise da água, alimentado por energias renováveis, como eólica e solar.

Hidrogênio para descarbonizar o transporte

A região de Teesside abriga cinco dos 25 maiores emissores de gases do efeito estufa do Reino Unido, e é responsável por 5% das emissões industriais do país.

Além da indústria, a bp espera descarbonizar o transporte da região, criando o primeiro grande centro de transporte movido a hidrogênio do Reino Unido, abrindo caminho para a aplicação do combustível em grande escala, no transporte pesado, aeroportos, portos e ferrovias no país.

“O hidrogênio com baixo teor de carbono será essencial para a descarbonização de setores industriais difíceis de abater, incluindo transporte pesado. Juntos, o HyGreen e o H2Teesside podem ajudar a transformar Teesside no coração verde do Reino Unido, fortalecendo seu povo, comunidades e negócios. Este é exatamente o tipo de energia que queremos criar e, mais importante, entregar”, defende Louise Jacobsen Plutt, vice-presidente sênior de hidrogênio e CCUS da bp.

Para o secretário de transporte do Reino Unido, Grant Shapps, o novo projeto é uma ótima oportunidade para que o país alcance as metas assumidas na última Conferência do Clima da ONU, a COP26.

“Esta é uma excelente notícia após a recente cúpula da COP26 e espero apoiar a indústria no desenvolvimento de novas tecnologias à medida que construímos um sistema de transporte mais limpo e trabalhamos em direção a um futuro líquido zero.”

Além dessas iniciativas, a bp também está buscando projetos para a produção de hidrogênio verde em suas refinarias em Roterdã, na Holanda, Lingen na Alemanha, e Castellon, na Espanha, e vem estudando a viabilidade para a produção de H2V na Austrália.

Petroleiras investem em hidrogênio verde

Além da britânica bp, outras majors europeias estão investindo na tecnologia de H2V como alternativa para descarbonizar suas atividades e atender pressões sociais e de acionistas por estratégias claras de transição energética.

A francesa TotalEnergies negocia no Brasil a assinatura de um memorando de entendimento com o governo do Ceará para produção de hidrogênio verde, no futuro Hub de Hidrogênio no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

A companhia também desenvolve, na França, a construção de uma unidade capaz de produzir cinco toneladas de H2V por dia.

Já a Shell está desenvolvendo no Porto de Roterdã, na Holanda, uma planta com capacidade de 200 MW de eletrólise para produção de hidrogênio verde.

Executivos da companhia estiveram reunidos no início do mês com representantes do governo do Ceará, na Holanda, para falar sobre possíveis investimentos no Hub de Hidrogênio Verde no Porto do Pecém.

No mês passado, a espanhola Repsol também anunciou mais de US\$ 1,5 bilhão em investimentos na produção de hidrogênio verde até 2025.

Segundo o presidente-executivo Josu Jon Imaz, a gigante espanhola de energia pretende ter cerca de 550 MW de capacidade de geração de hidrogênio renovável nos próximos quatro anos, até alcançar 1,9 GW em 2030.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 30/11/2021*



JORNAL O GLOBO – RJ

CCJ DO SENADO APROVA PEC DOS PRECATÓRIOS

Texto deve ser apreciado em plenário ainda nesta terça-feira
Por Geralda Doca e Julia Lindner

BRASÍLIA — Após uma série de concessões do governo, a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou nesta terça-feira, por 16 votos favoráveis e 10 contrários, a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) que adia o pagamento de precatórios, decisões judiciais contra a União que já transitaram em julgado.

Na prática, o texto viabiliza a criação do programa social Auxílio Brasil, substituto do Bolsa Família. A expectativa é que a proposta seja aprovada pelo plenário do Senado até a próxima quinta-feira.

Para garantir a aprovação na CCJ, o governo cedeu e aceitou retirar do teto de gastos, que limita o crescimento das despesas à inflação, os precatórios do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento Fundamental e de Valorização do Magistério (Fundef).



Relator da matéria, o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MBD-PE), afirmou que a retirada das dívidas do Fundef do teto de gastos vai ampliar o espaço para pagamento de decisões judiciais em R\$ 10 bilhões. Os pagamentos ao Fundef serão pagos em três parcelas, divididas em 40% no ano que vem, 30% em 2023 e 30% em 2024.

Bezerra também acatou a previsão de que os precatórios de natureza alimentícia (referente ao salário de servidores) terão prioridade nos pagamentos. As concessões atenderam principalmente aos pleitos do PSD e MDB, que representam as maiores bancadas da Casa.

A PEC abre caminho para o pagamento do Auxílio Brasil, novo programa de transferência de renda do governo, no valor mínimo de R\$ 400 a partir de dezembro e amplia os gastos no ano eleitoral. Segundo estimativas da equipe econômica, as mudanças vão permitir uma margem extra de R\$ 106 bilhões

O relator Fernando Bezerra disse que pretende aprovar a PEC no plenário do Senado ainda nesta terça-feira. Logo depois da votação, ele foi à residência oficial da Presidência do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para tentar convencê-lo a pautar a matéria hoje. O presidente do Senado prevê a votação para a próxima quinta.

— Estamos dando prosseguimento para um entendimento ainda mais amplo que poderá permitir a votação ainda hoje no plenário — disse Bezerra.

Ele disse ainda discute dois pontos com os líderes dos partidos: a vinculação do espaço fiscal às despesas com o Auxílio Brasil e relacionadas ao reajuste do salário mínimo e, sobre como assegurar o caráter permanente do programa de transferência de renda. Neste caso, Bezerra disse que o texto aprovado na CCJ contempla esse ponto.

A Comissão fez modificações no texto aprovado pela Câmara dos Deputados, mas manteve o núcleo da proposta que é o adiamento do pagamento de precatórios. Entre as principais mudanças, a proposta torna definitivo o Auxílio Brasil de R\$ 400 e não até dezembro de 2022, como pretendia originalmente o governo, e flexibiliza as regras fiscais ao dispensar a indicação de uma fonte de compensação.

Entre as alterações, também consta a criação de uma comissão mista de parlamentares para monitorar a evolução dos precatórios e o reforço do entendimento da Câmara de que os precatórios da educação terão prioridade no pagamento, com destinação de parte dos recursos para salários de professores, na forma de bônus.

Para evitar fila de precatórios na Justiça, o relatório aprovado pela CCJ deixa expresso que o limite anual previsto no Orçamento para o pagamento de precatório seja efetivamente desembolsado e não utilizado para expedição desse tipo de despesa.

O texto aprovado na CCJ traz um alívio para os estados que aderiram ao plano de refinanciamento da dívidas com a União. Antes que adotaram medidas de ajustes fiscal, previstas na PEC Emergencial aprovado pelo Congresso no enfrentamento da pandemia no novo coronavírus, ganharão um fôlego no pagamento das prestações. O Rio deve ser um dos beneficiados.

Acordo

Fernando Bezerra chegou à sessão da CCJ, no início da manhã, com uma série de modificações que buscavam atender aos pleitos dos senadores, mas não foi suficiente. Diante da resistência e dos apelos por outros ajustes, o relator decidiu acatar novas alterações, após a sessão ser suspensa por cerca de uma hora.

— Diante da complexidade, que eu acho que fazem com que a gente possa, de repente, respirar, ter duas horas de debates e, dentro desse contexto, tentar chegar a um consenso. Nós vamos

voltar daqui a uma hora com os mesmos impasses, diante da complexidade desse tema — afirmou Bezerra, antes do intervalo de uma hora ser concedido

Mesmo depois das tratativas, no entanto, o presidente da comissão, Davi Alcolumbre, reclamou da dificuldade de chegar a um entendimento:

— A matéria continua em discussão. Fomos ao limite do debate fora do microfone, dentro do gabinete e nas construções em relação à possibilidade de alteração do texto e continuamos com dois votos em separado apresentados pelos senadores Rogério Carvalho (PT-SE) e Alessandro Vieira (Cidadania-SE) — declarou o presidente da CCJ, antes da votação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2021

PRIMEIRA REFINARIA DA PETROBRAS A SER PRIVATIZADA RECEBERÁ APOORTE DE US\$ 500 MILHÕES DE FUNDO ÁRABE

Acordo com Mubadala foi concluído nesta terça. Unidade na Bahia vai voltar a ter o nome original e deve ampliar produção de gasolina e diesel

Por Bruno Rosa



Refinaria Landulpho Alves , na Bahia, é vendida para grupo Mubadala Foto: Juarez Cavalcanti / Agência O Globo

RIO - Petrobras e o fundo árabe Mubadala acabam de assinar o fechamento do acordo para a venda da primeira refinaria do país e primeira a ser privatizada, a Refinaria Landulpho Alves (Rlam), segundo uma fonte do setor. A venda foi acertada por R\$ 1,7 bilhão, que entrará no caixa da Petrobras. O acordo prevê contrato de 15

meses de transição da estatal para o grupo comprador.

A Rlam reponde, sozinha, por 14% de toda a capacidade de refino do Brasil. De acordo com fontes, a intenção do Mubadala é aportar cerca de US\$ 500 milhões na unidade nos próximos sete anos. Além disso, a refinaria, que foi fundada há 71 anos, vai voltar a se chamar Refinaria de Mataripe, seu primeiro nome. É uma referência ao Rio Mataripe, um braço de mar da Baía de Todos os Santos.

Para comandar a refinaria, foi criada a Acelen, holding para energia do fundo de private equity Mubadala Capital, do fundo soberano de Abu Dabhi.

Produção de 300 mil barris por dia

A intenção do fundo árabe é acelerar os investimentos na refinaria para maximizar o retorno financeiro. Hoje, a capacidade da unidade varia entre 60% e 70%. A meta é elevar isso para perto de 100%. A unidade produz cerca de 300 mil barris por dia. Está nos planos ainda ampliar a produção de derivados como gasolina e diesel.

O negócio compreende a refinaria e sua infraestrutura associada e foi firmado ainda na gestão de Roberto Castello Branco. A estatal já vendeu duas outras refinarias, em Manaus e no Paraná. Mas vem encontrando dificuldades para se desfazer de outras três unidades, como Repar (Paraná), Refap (Rio Grande do Sul) e Rnest (Pernambuco).

Por isso, decidiu investir mais de US\$ 1 bilhão nas refinarias da Rnest (com a construção de uma segunda linha de produção) e na Repar (com unidade de biodiesel).

Contratação de executivos

A intenção da Petrobras é vender oito refinarias, que somam metade de sua capacidade de refino. A intenção era que todas as vendas fossem concluídas até o fim deste ano. Mas, com as dificuldades, a Petrobras e o Cade já vêm ampliando uma ampliação do prazo, conforme destacaram os executivos durante a apresentação do Plano de Negócios da companhia.

Para comandar a refinaria na Bahia, o Mubadala criou uma empresa de energia no Brasil chamada Acelen. Nos próximos anos, essa nova companhia, que contratou executivos brasileiros de outras empresas do setor aqui no Brasil, vai focar ainda em outros projetos de energia renovável, antecipou uma outra fonte do setor.

Nessa primeira etapa, a Petrobras ainda vai participar de um processo de assistência por 15 meses. Nesse período, a estatal vai dar o "suporte" necessário durante a transição. Segundo uma fonte que não quis se identificar, um dos planos do Mubadala é, além de modernizar a refinaria, é mirar para o segmento de biocombustíveis.

Transição de funcionários

Mas um dos desafios que o fundo terá nesse primeiro momento é fazer a transição dos cerca de 870 funcionários que hoje trabalham na Rlam. Segundo essa fonte, a intenção do Mubadala é que todos os colaboradores migrem para a Acelen.

Além disso, a lógica da empresa será seguir os preços do mercado, "tanto para cima como para baixo" de forma a ter competitividade. A nova refinaria poderá comprar petróleo não só da Petrobras como de outras empresas e vender seus derivados no Brasil como no mercado externo.

A intenção é ampliar ainda mais o segmento de venda de "bunker", combustível marítimo. Procuradas, as empresas não comentaram.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2021

COM AVANÇO DO 5G, TRÁFEGO DE DADOS MÓVEIS NO TERCEIRO TRI SUPEROU TODO O VOLUME GERADO ATÉ 2016

Por Mariana Barbosa



Ilustração sobre a tecnologia 5G Ilustração sobre a tecnologia 5G | Lionel Bonaventure / AFP

desde 2011.

A rápida adoção do 5G tem contribuído para um crescimento exponencial do tráfego de dados móveis. No terceiro trimestre deste ano, o volume de tráfego que transitou pelos smartphones foi maior do que todo o volume gerado até o final de 2016 — uma alta de 42% ano a ano, de acordo com o Mobility Report, relatório que a Ericsson publica anualmente

No terceiro trimestre de 2021, foram gerados 78 exabytes (EB), número que inclui o tráfego gerado por serviços de Acesso Fixo Sem Fio (FWA). Com o 5G, a previsão é de que o tráfego total de dados da rede móvel deve atingir 370EB, até o final de 2027.

Ainda segundo o relatório da fabricante sueca de equipamentos de infraestrutura de telefonia, o 5G caminha na velocidade da luz para se tornar a tecnologia móvel de mais rápida implantação: até o final deste ano, 660 milhões de novas contas 5G estarão em operação, um movimento puxado pela demanda de China e América do Norte, onde os preços dos aparelhos estão ficando

mais acessíveis. Até o final do ano, a estimativa é de que o número de assinantes do 5G alcance 2 bilhões.

A última década foi marcada pelo predomínio do 4G. No período, o número de assinantes com acesso ao 4G alcançou 5,5 bilhões em todo o mundo.

Pelas previsões do relatório, em 2027 o 5G se tornará a tecnologia dominante na telefonia móvel, cobrindo 75% da população mundial e transportando 62% do tráfego global de dados em smartphones. A previsão é de 4,4 bilhões de assinaturas 5G em seis anos. Na América Latina, a tecnologia deverá se tornar dominante até o final de 2027, quando deverá representar 44% de todas as assinaturas de telefonia móvel do país.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2021

GOVERNO ACEITA RETIRAR FUNDEF DO TETO DE GASTOS PARA APROVAR PEC DOS PRECATÓRIOS NO SENADO

Líder do governo e relator da proposta, Fernando Bezerra disse que medida vai ampliar em R\$ 10 bilhões o espaço para pagamento de decisões judiciais

Por Geralda Doca e Julia Lindner



Líder do governo é relator da PEC dos Precatórios no Senado. Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado

BRASÍLIA — O governo cedeu à pressão e aceitou retirar do teto de gastos, que limita o crescimento das despesas à inflação, os precatórios do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento Fundamental e de Valorização do Magistério (Fundef). A medida atende os partidos PSD e DEM e faz parte das negociações de última hora para aprovar a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) dos Precatórios na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, nesta terça-feira.

Relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), também acatou a previsão de que os precatórios de natureza alimentícia (referente ao salário de servidores) terão prioridade nos pagamentos.

Ao retomar a sessão, após um intervalo de cerca de uma hora para a conclusão das negociações, o presidente da CCJ, Davi Alcolumbre (DEM-AP), disse que Bezerra fez as modificações para garantir a votação ainda hoje entre os senadores, mas ainda havia divergências.

— A matéria continua em discussão. Fomos ao limite do debate fora do microfone, dentro do gabinete e nas construções em relação à possibilidade de alteração do texto e continuamos com dois votos em separado apresentados pelos senadores Rogério Carvalho (PT-SE) e Alessandro Vieira (Cidadania-SE) — declarou o presidente da CCJ, antes da votação.

No início da tarde, Alcolumbre também convidou o ministro da Cidadania, João Roma, para acompanhar parte da sessão ao seu lado. A PEC dos Precatórios abre caminho para o novo programa social do governo, Auxílio Brasil, apresentado como substituto do Bolsa Família.

Segundo os cálculos do relator Fernando Bezerra, a retirada das dívidas do Fundef do teto de gastos vai ampliar o espaço para pagamento de decisões judiciais em R\$ 10 bilhões. Com isso, ele alega que será possível incluir os precatórios alimentícios, estimados em cerca de R\$ 8 bilhões.



Os precatórios do Fundef estão entre as maiores dívidas da União e somam R\$ 17,5 bilhões, sendo R\$ 16,5 bilhões para os estados do Amazonas, Bahia, Ceará e Pernambuco e R\$ 1,3 bilhão para um conjunto de municípios.

Pela proposta, os pagamentos ao Fundef serão pagos em três parcelas, divididas em 40% no ano que vem, 30% em 2023 e 30% em 2024.

O argumento para retirar essas obrigações da PEC é que o Fundef já está fora do teto de gastos, considerando que ele foi substituído pelo Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), cujas despesas já são excluídas do limite constitucional.

Segundo estimativas do Ministério da Economia, a retirada dos precatórios da educação do teto de gastos piora a situação das contas públicas. O déficit primário (receitas menos despesas, em contabilizar juros), de acordo com integrantes da pasta, poderá subir em R\$ 16 bilhões em 2022.

A estimativa mais recente do governo aponta déficit primário, antes do pagamento dos juros da dívida, de R\$ 95,8 bilhões.

A outra modificação incluiu os precatórios alimentícios entre as prioridades de pagamento. Primeiro, serão pagas as dívidas consideradas de pequeno valor; depois, os precatórios de natureza alimentícia cujos titulares tenham 60 anos ou mais; seguidos pelos demais precatórios de natureza alimentícia até o valor equivalente ao triplo do montante fixado em lei como obrigação de pequeno valor.

Acordo

Bezerra chegou à sessão da CCJ, no início da manhã, com uma série de modificações que buscavam atender aos pleitos dos senadores, mas não foi suficiente. Diante dos apelos por outros ajustes, Bezerra decidiu acatar novas alterações, após a sessão ser suspensa por cerca de uma hora.

Antes do intervalo, o líder do governo disse que faria uma "reflexão" sobre sugestões feitas por partidos como MDB, PSD e DEM para garantir a deliberação.

— Nós precisamos de urgência. Podemos ter, e temos, nossas divergências, e a divergência aqui se dá sobre como construir o espaço fiscal, porque, em relação ao tamanho do espaço fiscal e à utilização do espaço fiscal, as posições já convergem — disse Bezerra, no início da sessão.

Precatórios: Saúde 'rouba' espaço da Previdência no total de dívidas judiciais da União

O relator sugeriu que seria melhor discutir com os senadores "em paralelo", e não diante das câmeras da TV Senado, que transmite a sessão.

— Diante da complexidade, que eu acho que fazem com que a gente possa, de repente, respirar, ter duas horas de debates e, dentro desse contexto, tentar chegar a um consenso. Nós vamos voltar daqui a uma hora com os mesmos impasses, diante da complexidade desse tema — afirmou, antes do intervalo de uma hora ser concedido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2021

APÓS PF DESTRUIR MAIS DE 130 BALSAS, PREFEITOS ACIONAM BRASÍLIA PARA PARALISAR OPERAÇÃO CONTRA GARIMPO NO RIO MADEIRA

Garimpeiros retrocederam de Autazes à cidade de Borba (AM), onde protestaram contra as ações do governo federal. Os atos foram pacíficos

Por Eduardo Gonçalves, enviado especial



Balsas de garimpo incendiadas em operação da Polícia Federal, no Rio Madeira Foto: Hermes de Paula / Agência O Globo

BORBA (AM) - O prefeito de Borba (AM), Simão Peixoto (PP), afirmou nesta segunda-feira que acionou a bancada federal do Amazonas com o intuito de paralisar a destruição de balsas de garimpo, que operam na ilegalidade no Rio Madeira. A Polícia Federal e o Ibama já incendiou mais de 130 embarcações desde sábado, quando foi

deflagrada a operação Uira. Embora a PF não informe oficialmente, O GLOBO apurou que três pessoas foram presos.

Antes concentrados numa espécie de cidade flutuante em Autazes (AM), os garimpeiros saíram em fuga a Borba (AM), onde estacionaram cerca de 60 balsas no porto da cidade próximos a postos de combustível e lanchas de transporte como uma forma de escapar da ação dura das autoridades federais. Alguns fugiram na madrugada desta segunda, e os que ficaram tiraram das balsas as máquinas, os motores e os tubos para evitar um prejuízo maior caso os agentes chegassem.

— Os prefeitos estavam querendo ir para Brasília, mas Brasília está longe. Basta um telefonema. Já falei com vários deputados federais e senadores que representam o Amazonas. E através disso eu tenho certeza que a gente consiga resolver essa situação. Se conseguirmos reverter uma ordem federal, todos vocês e nós vamos sair vitoriosos - disse o prefeito a dezenas de garimpeiros, que se reuniam na praça central de Borba, que é considerada a "Aparecida do Amazonas" pelo forte turismo religioso na data de Santo Antônio.

À reportagem, o prefeito afirmou que o garimpo movimenta a economia da região desde que ele nasceu, nos anos 80, e que espera sensibilizar a presidência da República da situação complexa.

— O governo federal não tem condição de empregar todo mundo. E da boca do Madeira a Porto Velho, tem mais de 20 mil pessoas trabalhando no garimpo — disse ele, que propôs aos garimpeiros formarem uma cooperativa para tentar regularizar o seu trabalho.

Peixoto ainda comentou que um garimpeiro que "não tinha responsabilidade" mandou áudios confrontando o Estado, o que "manchou a imagem dos demais garimpeiros do Madeira".

As prefeituras de Borba e Autazes se mobilizaram para abrigar centenas de garimpeiros que ficaram desalojados nas margens do rio por terem sido obrigados a deixar as balsas, que foram posteriormente destruídas pela PF e Ibama. Em Borba, as autoridades contabilizaram cerca de 340 desabrigados entre mulheres e crianças que moram em Novo Aripuanã, Humaitá e Manicoré, no sul do Amazonas, e haviam vindo a Autazes em busca do ouro.

Na tarde deste domingo, um grupo de cem garimpeiros chegou a protestar na praça de Borba, empunhando bandeiras e faixas que pediam a paralisação das ações da PF e Ibama e diziam que "garimpeiro é trabalhador, e não bandido". Os atos foram pacíficos. No cair da noite, a população local junto com os garimpeiros assistiu alarmadas à queima de duas balsas na outra margem do Madeira - duas fogueiras brilhando na escuridão da Amazônia.

Nesta segunda-feira, a operação prosseguiu, com helicópteros do Ibama sobrevoando a região a procura de balsas do garimpo ilegal.

— A ordem que passaram para a gente é que eles vão queimar todas as balsas, inclusive as que estão aqui na frente — comentou o prefeito. Ele encerrou a sua fala pedindo calma aos garimpeiros e que acatem sem reação à abordagem da Polícia Federal.

— Assim que tiver uma resposta de Brasília volto a falar com vocês — concluiu.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/11/2021

NOVA ONDA DE PROTECIONISMO INTERNACIONAL AMEAÇA US\$ 50 BI EM EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Grande exportador de produtos agropecuários, Brasil é alvo de medidas que ameaçam perto de 20% de suas vendas externas

Por Eliane Oliveira



Grande produtor em agropecuária, o Brasil deve ser alvo de medidas protecionistas no exterior, o que põe em risco quase US\$ 50 bilhões em exportações Foto: Fotoarena / Agência O Globo

de grande exportador de produtos agropecuários, é uma ameaça direta a quase US\$ 50 bilhões em exportações. A cifra considera itens que, hoje, são mais suscetíveis a barreiras protecionistas, sanitárias e comerciais: carne bovina, soja, farelo de soja e café. E representa metade das vendas externas do agronegócio brasileiro.

A volta do protecionismo no mundo, que aumentou com a pandemia e tem no Brasil um forte alvo, dado o perfil do país

No ano passado, as exportações desses produtos somaram US\$ 47,6 bilhões. Em 2021, com a alta dos preços das commodities no mercado internacional, a receita exportada deve ser bem maior. Considerando os dados de 2020, o volume de vendas externas ameaçado com medidas protecionistas corresponderia a quase 20% do total embarcado pelo Brasil para o exterior, que somou US\$ 235,8 bilhões.

Para o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, grande parte das exportações do agronegócio está na linha de tiro, e os superávits gigantescos na balança comercial garantidos pelo setor podem acabar.

—Isso sem contar açúcar, carne suína e frango. O mundo está mais protecionista, e o Brasil tem que fazer o dever de casa — afirma Castro.

A China parou de comprar carne bovina in natura brasileira há três meses. Pecuaristas americanos, alarmados com a ida para os EUA de parte da carne que não foi para o mercado chinês, pressionam autoridades a suspenderem o ingresso do produto no país.

Mas, hoje, o que mais tem preocupado o governo brasileiro é um projeto de lei apresentado pela União Europeia (UE) ao Parlamento do bloco que pune importadores de commodities extraídas de áreas desmatadas ilegalmente ou mesmo quando o desmatamento legal ocorrer após dezembro de 2020.

Ministro: 'Miopia' da UE

Em entrevista ao jornal britânico Financial Times ontem, o ministro das Relações Exteriores do Brasil, Carlos França, classificou o projeto de protecionista, disse que há uma espécie de "miopia" da UE e criticou o governo francês pelos subsídios a seus agricultores:

— O que eu não posso aceitar é que o meio ambiente seja usado sob a forma de protecionismo comercial. É ruim para os fluxos de consumo e comércio.

A reportagem do FT pontua que a publicação da proposta da UE aconteceu pouco antes da divulgação de dados pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), que mostram que a destruição da Amazônia brasileira saltou para a maior alta em 15 anos, resultando em questionamentos sobre o compromisso do governo em proteger a floresta.

Na avaliação de integrantes do governo brasileiro, os europeus jogam pesado, sem justificativa legal para adotarem barreiras. Uma fonte afirmou que a medida é “uma clara medida protecionista, com o objetivo de exercer pressão sobre outros países. Tudo definido unilateralmente, em desrespeito aos processos negociadores e às normas e tratados internacionais”.

O projeto da UE foi atacado tanto pelo governo brasileiro — a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, chamou a medida de protecionismo climático — como pelos produtores de soja, que o classificaram de afronta à soberania nacional.

Contra-ataque na OMC

Ao GLOBO, o embaixador da Alemanha em Brasília, Heiko Thoms, disse que a maior parte dos produtores agropecuários brasileiros age corretamente, mas pode se prejudicar por um pequeno grupo responsável pelo desmatamento ilegal. Ele acredita que o projeto passará no Parlamento europeu sem dificuldades, pois o texto reforça a política ambiental da UE.

— Os brasileiros deveriam se preparar, porque é uma questão muito séria. Essa direção da UE não vai mudar — afirmou o diplomata alemão, que sugeriu que Brasil e UE se unam na formação de “cadeias produtivas transparentes”

O Brasil já tinha planos para se movimentar sobre o tema na 12ª Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC). O evento estava previsto para ocorrer em Genebra, na Suíça, entre 30 de novembro e 3 de dezembro, mas foi suspenso, devido ao agravamento da pandemia

A expectativa era que fosse negociada uma declaração sobre comércio e sustentabilidade. O Brasil vai defender que a OMC não aceite que questões ambientais sejam usadas para justificar barreiras comerciais.

— O Brasil entende que a OMC deve estimular respostas aos desafios do desenvolvimento sustentável. A OMC não pode ser fonte de protecionismo e medidas unilaterais e discriminatórias — disse o secretário de Comércio Exterior e Assuntos Econômicos do Itamaraty, Sarquis José Buainain Sarquis.

A Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja) argumenta que a demanda por alimentos no mundo está crescendo e o Brasil é um dos grandes fornecedores, mesmo tendo uma legislação rigorosa, que é o Código Florestal.

Para o secretário-executivo do Observatório do Clima, Marcio Astrini, acabar com a destruição da maior floresta tropical do mundo deveria ser uma obsessão e um diferencial para o país. Para ele, o maior desafio é mostrar a diferença entre o atual governo e o país:

— Precisamos deixar claro que Bolsonaro é um acidente de percurso e que, ali na frente, o país será recolocado no rumo certo do debate ambiental.

Juliano Cortinhas, professor de relações internacionais da UnB, frisa que as negociações internacionais são pautadas em interesses nacionais.



— O Brasil está vulnerável, porque bate recordes de desmatamento.

Suco de laranja sob 'fogo amigo'

A ameaça às exportações de produtos brasileiros não vem só do exterior. Fabricantes de suco de laranja concentrado, que já pagam elevadas tarifas para entrar no mercado americano, enfrentam um problema doméstico que pode ser considerado “fogo amigo”.

Desde 2019, a Receita passou a cobrar 34% sobre os custos pagos para exportar o suco para os Estados Unidos: Imposto de Importação, frete e seguro. Para os representantes do setor, o governo criou um imposto de exportação.

Os empresários reclamam que a medida faz com que o suco brasileiro perca mercado para o México, que coloca o produto nos EUA com tarifa zero. O Brasil exportou US\$ 1,484 bilhão na safra 2020/2021, diz o setor.

Segundo o diretor-executivo da CitrusBR, Ibiapava Netto, apesar do custo elevado para os exportadores, não é possível deixar para trás os mercados conquistados. Ele diz que, pelo menos até o momento, a entidade que representa as indústrias de suco concentrado não foi notificada sobre suspensão de embarques do produto.

— Mas, a médio prazo, ou seja, dentro de alguns anos, as exportações poderão se tornar inviáveis. Enquanto isso, as exportações mexicanas de suco de laranja concentrado vão ganhando mercado nos EUA.

A regra está em vigor desde 2019, devido a uma interpretação tributária da área de fiscalização da Receita Federal, com base em um caso particular. Retroativa a 2014, a norma gerou uma dívida de cerca de R\$ 2 bilhões das empresas junto ao Fisco.

Há uma negociação em curso entre a CitrusBR e a Receita Federal, que não se manifestou sobre o tema.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/11/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GUEDES ENTREGA PARTE DA REFORMA TRIBUTÁRIA AO CONGRESSO COM FUSÃO DE PIS/COFINS

Primeira proposta trata apenas da unificação dos dois tributos federais sobre o consumo; temas mais complexos, como a inclusão de tributos estaduais nesse imposto único e mudanças no Imposto de Renda, devem ficar para uma segunda fase

Por Eduardo Rodrigues, Daniel Weterman e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, entregou nesta terça-feira, 21, ao Congresso Nacional uma proposta do governo federal com parte da reforma tributária estudada pela área econômica. O projeto foi entregue aos presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP).

Após um longo período de espera até que o governo enviasse a proposta, Guedes disse que “é a política que dita o ritmo das reformas”. Em coletiva após a entrega do texto, ele disse confiar no “espírito construtivo” dos parlamentares e defendeu a estratégia do governo de enviar um projeto unificando apenas tributos federais.

“Confiamos no congresso reformista. Confiamos em espírito construtivo”, afirmou, dizendo ter sempre havido “boa vontade” do Parlamento com as propostas do governo.

Segundo o ministro, cabe ao Congresso Nacional dizer se vai legislar para todos - União, Estados e municípios - ou não. “Não posso invadir território de prefeitos e governadores falando de ISS e ICMS”, disse.

Segundo anunciado pelo ministério, essa primeira proposta trata apenas da unificação de PIS e Cofins, os dois tributos federais sobre o consumo. Temas mais complexos, como a inclusão de tributos estaduais nesse imposto único, mudanças no Imposto de Renda e alteração da carga tributária devem ficar para uma segunda fase, ainda sem data para ser protocolada.



O ministro Paulo Guedes entrega a proposta de reforma tributária para os presidentes da Câmara e do Senado. Foto: Estadão

Alcolumbre afirmou que a proposta do governo para a reforma tributária será aperfeiçoada no Congresso. Segundo ele, as mudanças serão discutidas na comissão mista formada por deputados e senadores no Legislativo.

"A participação do governo foi o que sempre pregamos que era fundamental, termos uma reforma tributária que representasse o desejo do governo e do desejo do Congresso", disse

Alcolumbre após receber o projeto.

Ele declarou que o Legislativo e o governo federal estão de "mãos dadas" para construir uma saída para o "emaranhado" de legislações tributárias no País. Alcolumbre ressaltou que o Executivo federal deve coordenar e dar uma diretriz para sua proposta, mas que a medida no final será uma união de consenso.

O presidente da Câmara defendeu a discussão da proposta da reforma tributária “com base no que está redigido” e criticou setores que falaram contra o projeto antes mesmo de conhecer sua íntegra. “Há um legítimo direito de preocupação, mas muitas vezes não sabem o que está escrito ou objetivo das propostas”, disse. “É muito importante que a gente possa discutir com base no que está redigido nas propostas.”

Para Maia, Guedes, apresentou uma proposta “importante e convergente” com os textos das PECs 45 e 110 já em tramitação no Congresso e em análise na comissão mista. “Temos propostas (sobre tributária) que ampliam o escopo da proposta do governo”, afirmou.

Ele ainda destacou a relação de diálogo entre governo e Congresso: “Só tem a trazer bons resultados para o País”.

Maia elogiou a atuação do ministro da Secretaria de Governo, Luiz Eduardo Ramos, responsável pela articulação do Palácio do Planalto. “O ministro Ramos foi decisivo na reta final do diálogo do Fundeb e será na tributária”, afirmou. “É um articulador político com paciência, ajuda os ministérios técnicos.”

Propostas no Congresso

Mudanças nas regras tributárias já são tema de propostas em análise no Senado e na Câmara, em textos assinados por parlamentares. Deputados e senadores cobram maior participação do Executivo na discussão do assunto.



No início deste ano, os congressistas criaram uma comissão mista para a análise conjunta de propostas de reforma tributária que estão em andamento no Legislativo.

Porém, em razão da pandemia provocada pelo novo coronavírus, os trabalhos foram interrompidos e as discussões, suspensas. A análise só foi retomada na última semana, após decisão de Rodrigo Maia.

O presidente da Câmara alegou que o tema é urgente e que, embora a participação do Senado fosse importante, os deputados deveriam fazer a reforma avançar.

A medida gerou reação no Senado, e Alcolumbre chegou a dizer que não colocaria uma eventual proposta aprovada pelos deputados em votação. O senador também disse que, para que um tema como a reforma tributária prospere, é necessária a participação da equipe econômica do governo.

As propostas em análise no Congresso não tratam da diminuição da carga de impostos. Os projetos têm o objetivo de simplificar a cobrança de tributos, atualmente considerada um entrave ao desenvolvimento econômico do país.

Tanto Alcolumbre quanto Rodrigo Maia já deram manifestações contrárias à criação de novos impostos, hipótese que é vista com bons olhos por Paulo Guedes. O ministro tem feito referência à criação de um imposto sobre transações e comércio em meio eletrônico – proposta que vem sendo comparada à CPMF, antigo imposto do cheque.

A intenção do Executivo é unificar os dois tributos federais sobre o consumo, PIS e Cofins. Eles darão origem à Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), um imposto do tipo "valor agregado" (IVA).

A alíquota do IVA federal será de 12%, segundo o Ministério da Economia. Essa unificação não requer mudanças na Constituição Federal e, por isso, tem uma tramitação mais fácil no Congresso.

Para não esbarrar na Constituição Federal, o IVA a ser proposto terá de ficar restrito à arrecadação federal, sem mexer no Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS, estadual) e no Imposto sobre Serviços (ISS, municipal).

Mudança proposta no PIS/Cofins

Como é a cobrança hoje?

- As empresas que acertam as contas com a Receita Federal pelo regime do Lucro Presumido pagam o PIS/Cofins de maneira cumulativa (a cada etapa da produção) a uma alíquota de 3,65% (3% de Cofins e 0,65% de PIS) que não gera crédito tributário;
- As empresas que acertam as contas pelo regime do Lucro Real pagam o PIS/Cofins de maneira não cumulativa a uma alíquota de 9,25% (7,6% de Cofins e 1,65% de PIS). Neste caso, as compras de alguns insumos dão às empresas direito a créditos tributários;
- Há ainda alguns setores que possuem uma tributação diferenciada, como medicamentos, agronegócio, e produtos fabricados na Zona Franca de Manaus.

Como ficará?

- O governo quer que todas as empresas passem a pagar o PIS/Cofins de maneira não cumulativa, com alíquota de 12%, mas também passem a ter direito a créditos tributários sobre as compra de todos os insumos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/11/2021

GUEDES: PLANO DO GOVERNO BOLSONARO É TRANSFORMAR BRASIL EM ECONOMIA DE MERCADO

"Queremos mais investimentos privados. As estatais já cumpriram o ciclo delas", disse o ministro
Por **ESTADÃO CONTEÚDO** - conteudoestadao@estadao.com



Presidente da República, Jair Bolsonaro durante reunião com o Ministro da Economia, Paulo Guedes. (Foto: Isac Nóbrega/PR)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta terça-feira, 30, que o Governo Bolsonaro tem plano e que ele é norteado por "transformar o Brasil" em uma economia de mercado. "Queremos mais investimentos privados. As estatais já cumpriram o ciclo delas", disse Guedes em participação no 93º Encontro Nacional da Indústria da Construção (Enic).

Ele rebateu os que pedem pelo retorno do Ministério do Planejamento, que foi integrado no governo Bolsonaro a outras pastas para formatar o Ministério da Economia. "Quer Ministério do Planejamento? Vai pra Cuba, Venezuela ou Coreia do Norte", afirmou Guedes, para quem a administração atual tem "inteligência descentralizada".

"Estamos seguindo o plano de transformação da economia, tentamos o tempo todo", continuou Guedes, criticando setores que atuam contra a aprovação de reformas. "Acampou um lobby aqui para impedir e até explodir a reforma tributária", disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/11/2021

BEZERRA: GOVERNO TEM VOTOS PARA APROVAR PEC DOS PRECATÓRIOS NO PLENÁRIO

O líder do governo e relator da PEC dos Precatórios no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), disse ter votos para aprovar a proposta no plenário ainda nesta terça-feira, 30, mas ressaltou que ainda é preciso construir um "entendimento mais amplo" e negociar mudanças.

O relator avalia duas novas alterações antes da votação no plenário: vincular todo o espaço fiscal da PEC ao Auxílio Brasil e despesas obrigatórias, e não apenas parte da folga, e alterar a redação que garante o caráter permanente para o programa social. O conteúdo é alvo de questionamento entre parlamentares.

De última hora, o relator alterou o parecer e retirou o pagamento de precatórios do antigo Fundef do teto de gastos. De acordo com ele, o impacto da medida no espaço fiscal ainda terá de ser calculado. "Vamos fazer conta", disse o relator após a aprovação do texto na CCJ.

De acordo com especialistas, a medida pode não alterar o espaço fiscal, pois o limite seria consumido com outros precatórios, entre eles os de natureza alimentícia, que foram priorizados na última versão do parecer.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/11/2021

EVA QUER USAR BIOGÁS DO 'PRÉ-SAL CAIPIRA' E ATERROS SANITÁRIOS PARA GERAR ENERGIA

Por **Wilian Miron**

Usina de biogás na fazenda Mano Júlio, em Ipiranga do Norte (MT) Foto: Eva Energia



O potencial energético do biogás gerado em fazendas de criação de suínos e gado, o chamado “pré-sal caipira”, e as oportunidades que os aterros sanitários de grandes cidades trazem para a geração de energia próxima aos centros de consumo têm chamado a atenção de empresas como a EVA Energia, que pretende alcançar 44,4 megawatts (MW) capacidade instalada de termelétricas movidas a resíduos até o fim de 2022.

“O momento é muito propício para as renováveis, devido à questão do preço da energia e os problemas de suprimento de energia [do País]”, disse o presidente da EVA Energia, Eduardo Lima. Como as termelétricas instaladas em aterros sanitários ficam próximas aos maiores centros de carga, a empresa vê a possibilidade de crescer no modelo de geração distribuída (GD).

De acordo com ele, nos próximos meses a empresa tem um cronograma de implantação de projetos acelerado: em dezembro entram em operação 5 MW da usina implantada no aterro sanitário de Seropédica, no Rio de Janeiro, e em janeiro a empresa já inaugura um empreendimento com a mesma capacidade instalada na cidade de Mauá, na Grande São Paulo. Para o segundo semestre do ano que vem, a EVA deve colocar em funcionamento outros 5 MW no município fluminense de São Gonçalo.

Adicionalmente, a empresa tem projetos de geração de biogás para o mercado livre de energia com geração de 17 MW no aterro sanitário de Nova Iguaçu e 8,4 MW no aterro sanitário de São Gonçalo, ambos no Rio de Janeiro.

No pré-sal caipira, a empresa produz hoje 2 megawatts (MW) de energia aproveitando dejetos sólidos e líquidos de 300 mil suínos de uma fazenda da cidade de Ipiranga do Norte, em Mato Grosso. Esse projeto está em fase de ampliação, o que levará a capacidade instalada a 4 MW a partir de fevereiro de 2022.

Segundo Lima, a geração de energia no campo é uma área na qual a empresa espera crescer nos próximos anos, devido ao alto potencial que esse mercado tem para a produção de biogás. Um estudo recente da Associação Brasileira do Biogás (Abiogás) aponta que o Brasil tem potencial para produzir 43,8 bilhões de metros cúbicos (m³) do insumo por ano, e o setor de proteína animal é responsável por 32% dessa capacidade. “O potencial do resíduo vindo de proteína [animal] é enorme no Brasil, mas os desafios também são grandes para obter constância e produção suficiente de biogás para gerar energia”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/11/2021

COMISSÃO DO SENADO APROVA PEC DOS PRECATÓRIOS, QUE ABRE ESPAÇO PARA AUXÍLIO BRASIL DE R\$ 400

Texto agora segue para votação no plenário; proposta institui caráter permanente à transferência de renda sem a necessidade de apresentar fontes de financiamento, driblando a Lei de Responsabilidade Fiscal

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou o relatório da proposta de emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios por 16 votos a 10. O texto seguirá na sequência para o plenário da Casa. O governo quer liquidar a tramitação nesta terça-feira, 30, mas ainda busca apoio e a votação poderá ficar para quinta, 2.

A PEC foi apresentada pelo governo do presidente Jair Bolsonaro para abrir espaço ao Auxílio Brasil, programa desenhado para substituir o Bolsa Família, com um benefício mensal de R\$ 400. A PEC institui um caráter permanente à transferência de renda sem a necessidade de apresentar fontes de financiamento, driblando a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). A regra da LRF só

valerá se houver um novo aumento a partir de 2023, de acordo com especialistas (mais informações abaixo).

A proposta limita o pagamento de precatórios (dívidas da União reconhecidas pela Justiça) e altera a regra de cálculo do teto de gastos (regra que limita o crescimento de despesas à inflação do ano anterior) a partir do próximo ano, abrindo um espaço fiscal de R\$ 106,1 bilhões em 2022, quando haverá eleições presidenciais. O governo foi criticado por apresentar a PEC no penúltimo ano de mandato e levantou temor de uma "farra fiscal" em período eleitoral.



O presidente da CCJ do Senado, Davi Alcolumbre, e o relator da PEC na Casa, Fernando Bezerra; governo foi criticado por apresentar a proposta que abre espaço para programa de transferência de renda no penúltimo ano de mandato. Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado - 30/11/2021

O líder do governo e relator da PEC no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), não mexeu nos dois pontos centrais defendidos pelo Executivo: o limite do pagamento de precatórios e a alteração do teto de gastos. Para conseguir os votos necessários, no entanto, o parecer promoveu uma série de modificações. As mudanças dependem de aval da Câmara, mas a cúpula do Congresso poderá promulgar a parte principal logo após a aprovação no plenário do Senado, fatiando a proposta.

O parecer vincula o espaço fiscal aberto com a PEC ao Auxílio Brasil; despesas com saúde, previdência e assistência social; e o cumprimento de limites individualizados do teto de gastos, como no caso do mínimo exigido para a saúde e o repasse a outros Poderes. Essa destinação, no entanto, está vinculada apenas à folga gerada pela mudança na regra do teto - cerca de R\$ 62,2 bilhões -, e não ao limite no pagamento de precatórios, que pode abrir margem para 43,8 bilhões em outros gastos.

Em uma nova alteração nesta terça, o relator retirou do parecer o pagamento de precatórios ligados ao antigo Fundef (fundo de financiamento à educação anterior ao Fundeb) do teto de gastos. A medida atende a um pedido das bancadas do PSD e do DEM e cede a uma pressão de governadores de Estados que aguardam por esses repasses, um total de R\$ 16 bilhões.

Pelo novo relatório de Bezerra, as despesas com o pagamento de precatórios do Fundef não se incluem nos limites do teto de gastos. O parecer, no entanto, mantém o parcelamento dessas despesas em três anos: 40% no primeiro ano, 30% no segundo e 30% no terceiro ano. Para 2022, a maior parte das transferências ficará garantida até 31 de agosto, ou seja, antes do período eleitoral.

Governadores ameaçaram entrar com uma ação no Supremo Tribunal Federal (STF) para garantir os repasses em 2022 se a PEC fosse aprovada como estava. Técnicos e parlamentares questionaram a possibilidade de o limite para pagamento de precatórios imposto pela PEC acabar inviabilizando os repasses ligados ao antigo Fundef, com a priorização de outras despesas na fila.

Outra alteração, que atende a uma demanda do PSD e do MDB, inclui os precatórios de natureza alimentícia na lista de prioridade de pagamento, colocando idosos, pessoas com deficiência e portadores de doença grave na frente da fila, logo após os repasses para as requisições de pequeno valor (RPV) - dívidas de até R\$ 60 mil.

Outras mudanças



A CCJ promoveu uma alteração para deixar claro que o limite imposto pela PEC valerá apenas para o pagamento de precatórios, e não para a expedição de decisões judiciais - a Justiça continuará sem limites para determinar o pagamento das dívidas, mas a trava estará no Orçamento. A alteração foi solicitada pelo líder do MDB no Senado, Eduardo Braga (AM), que citou risco de o dispositivo gerar uma "fila de precatórios" no Judiciário. Com isso, os senadores querem diminuir o risco de a PEC ser derrubada no STF por interferir no volume de decisões do Judiciário.

Outra alteração beneficia diretamente Estados que não cumpriram as regras de refinanciamento de dívidas com a União. A lei para renegociação dos débitos dos governos estaduais com a administração federal foi aprovada em 2016 e exigia um teto de gastos atrelado à inflação por dois anos nos Estados, na tentativa de evitar descontrole fiscal.

Alguns Estados, no entanto, podem não ter cumprido essa regra e são obrigados a devolver os valores com os quais foram beneficiados. Atualmente, multas equivalentes ao benefício precisam ser pagas imediatamente se houver descumprimento. O que o relatório permite é o parcelamento dessa restituição aos cofres federais ao longo do prazo contratual. Senadores esperam que a mudança beneficie aproximadamente 10 Estados, entre eles Mato Grosso.

De acordo com o relator, o parcelamento não terá impacto para a União. "Quando não cumpre determinados dispositivos da Lei de Responsabilidade Fiscal, está sujeito a aplicação de multa e a multa teria que ser paga imediatamente. Os Estados pedem que sejam pagas ao longo do contrato. É sobre parcelamento, não existe mudança de mérito em relação a isso", disse Bezerra. A alteração foi feita após uma emenda apresentada pelo senador Carlos Favaro (PSD-MT), vice-líder do PSD no Senado.

Lei de Responsabilidade Fiscal

A PEC garante um auxílio social permanente sem a necessidade de apontar uma fonte de financiamento, driblando a Lei de Responsabilidade Fiscal. O relator incluiu um dispositivo para deixar claro que, se houver nova mudança na lei que institui o Auxílio Brasil, a LRF deverá ser respeitada.

Mesmo com a alteração, há margem para o governo implantar o Auxílio Brasil no valor de R\$ 400 de forma permanente sem apontar uma fonte de financiamento. De acordo com técnicos ouvidos pelo Estadão/Broadcast, a manobra do relatório provoca efeitos permanentes. Dessa forma, a necessidade de apontar fontes de financiamento será exigida apenas se houver uma nova proposta para aumentar o valor do benefício a partir de 2023.

Para o analista do Senado e especialista em contas públicas, Leonardo Ribeiro, a redação dispensa a apresentação de fonte de financiamento para 2022, mas o efeito fiscal é permanente. "São gastos sem prazo determinado que serão criados sem compensação fiscal", disse. "Não será preciso apontar fonte de financiamento pois essa medida deve ocorrer no momento de criação da despesa. Uma vez criada com a LRF flexibilizada, o estrago fiscal está dado."

De qualquer forma, de acordo com especialistas consultados pela reportagem, a proposta resolve apenas a necessidade de compensar o programa pelo lado da arrecadação. A equipe econômica colocou no radar uma avaliação de que a alteração evitaria um programa populista para turbinar o benefício social em um futuro governo caso a arrecadação não cresça.

O governo ainda precisará fazer caber a despesa dentro do teto de gastos. A PEC dos Precatórios mexe significativamente no cálculo da limitação fiscal, abrindo espaço para esse aumento a partir do ano que vem. De acordo com o líder do governo, o impasse em torno da necessidade de financiamento do auxílio permanente está "superada". Entre senadores, no entanto, ainda há questionamentos e temor de descontrole fiscal.



CONTAS PÚBLICAS TÊM SUPERÁVIT DE R\$ 35,4 BILHÕES EM OUTUBRO, MELHOR RESULTADO PARA O MÊS EM 5 ANOS

No acumulado dos dez primeiros meses deste ano, as contas públicas registraram um superávit primário de R\$ 49,570 bilhões

Por Eduardo Rodrigues e Thaís Barcellos, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - As contas do setor público consolidado - governo federal, Estados e municípios e estaduais - registraram superávit primário de R\$ 35,399 bilhões em outubro, informou o Banco Central (BC) nesta terça-feira, 30.

É o melhor resultado para meses de outubro desde 2016, quando foi registrado um saldo positivo de R\$ 39,588 bilhões, ou seja, em cinco anos. No mesmo mês de 2020, houve superávit de R\$ 2,952 bilhões.

O governo federal respondeu por um superávit primário de R\$ 29,042 bilhões; Estados e municípios apresentaram um resultado positivo de R\$ 6,621 bilhões; e as empresas estaduais registraram um déficit primário de R\$ 264 milhões.

No acumulado dos dez primeiros meses deste ano, ainda segundo o BC, as contas públicas registraram um superávit primário de R\$ 49,570 bilhões. Mas aí o desempenho é diferente em cada esfera: o governo federal registrou um saldo negativo de R\$ 53,339 bilhões, enquanto os Estados e municípios apresentaram um superávit primário de R\$ 98,749 bilhões, e as estaduais tiveram um resultado superavitário de R\$ 4,160 bilhões.

No mesmo período do ano passado, no auge da pandemia, foi registrado um rombo fiscal (déficit primário) de R\$ 702,950 bilhões. Para este ano, o setor público está autorizado a registrar déficit primário de até R\$ 250,89 bilhões.

Dívida se mantém estável

A dívida pública brasileira ficou estável em outubro. Dados divulgados pelo Banco Central mostram que a Dívida Bruta do Governo Geral fechou outubro aos R\$ 7,009 trilhões, o que representa 82,9% do Produto Interno Bruto (PIB). O percentual é igual ao de setembro (dado revisado hoje).

Com influência da inflação e da recuperação econômica este ano, a dívida bruta teve uma trajetória de queda de março a agosto de 2021, mas voltou a subir em setembro. No fim de 2020, o percentual era de 88,8% - o recorde histórico - e o governo estima que a dívida bruta vai terminar 2021 em 80,6%. No melhor momento da série, em dezembro de 2013, a dívida bruta chegou a 51,5% do PIB.

A Dívida Bruta do Governo Geral - que abrange o governo federal, os governos estaduais e municipais, excluindo o Banco Central e as empresas estaduais - é uma das referências para avaliação, por parte das agências globais de classificação de risco, da capacidade de solvência do País. Na prática, quanto maior a dívida, maior o risco de calote por parte do Brasil.

O BC informou ainda que a Dívida Líquida do Setor Público (DLSP) passou de 58,5% para 57,6% do PIB em outubro. A DLSP atingiu R\$ 4,865 trilhões. A dívida líquida apresenta valores menores que os da dívida bruta porque leva em consideração as reservas internacionais do Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/11/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

GERDAU: DIVIDENDOS DEVEM SE MANTER ROBUSTOS COM BOAS PERSPECTIVAS DE MERCADO

“Com os resultados se mantendo nessa perspectiva de mercados fortes e resilientes, os dividendos também vão se manter robustos”, comentou Harley Scardoelli, diretor financeiro
Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo

Com a Gerdau apresentando resultados financeiros robustos trimestre a trimestre, a expectativa da empresa é pela manutenção de altos dividendos para os próximos períodos. Nos primeiros nove meses de 2021, a empresa distribuiu R\$ 5 bilhões em dividendos.

“Lembramos que temos uma política de pagamento de mínimo de 30% em dividendos, ou seja, ajustando pelos resultados, estamos distribuindo montantes recorde”, comentou Harley Scardoelli, diretor financeiro da Gerdau.

Com os resultados se mantendo nessa perspectiva de mercados fortes e resilientes, os dividendos também vão se manter robustos”, comentou, durante evento da Associação dos Analistas e Profissionais de Investimento do Mercado de Capitais (Apimec).

Os bons resultados financeiros permitem que a companhia utilize os recursos em duas frentes, diz Scardoelli: primeiro em retorno para acionistas e acelerando investimentos.

O executivo destacou que a empresa pretende colocar US\$ 130 milhões no aumento da capacidade de perfis e barras comerciais na América do Norte, gerando uma capacidade adicional de 400 mil toneladas, e um Ebitda anual por tonelada em US\$ 320

A Gerdau também planeja investir US\$ 200 milhões em bobinas a quente e US\$ 300 milhões em perfis estruturais, ambos para aumentar a capacidade no Brasil. Há também um investimento de US\$ 140 milhões na melhora do portfólio de aços especiais.

A perspectiva de capex da Gerdau, diz Scardoelli, é de R\$ 3,4 bilhões, sendo R\$ 1,1 bilhão em expansão e atualização tecnológica. O restante será utilizado em manutenção.

Gustavo Werneck, diretor-presidente da Gerdau, destaca que a empresa avança de forma acelerada em gerar mais valor aos clientes e torná-la mais sustentável.

Werneck afirma que o mercado de aços especiais tem sido afetado pela escassez de semicondutores, o que reduz a demanda da indústria automotiva aqui e nos Estados Unidos, mas que isso está sendo mitigado pela forte demanda de veículos pesados. “Veículos pesados consomem 10 vezes mais aço que leves”, destacou.

Nos Estados Unidos, o diretor-presidente da Gerdau vê que a expectativa da recuperação da indústria, assim como o novo pacote de investimentos em infraestrutura e modernização de plantas, faz com que a companhia aumente volumes com uma operação mais rentável e produtiva.

“A perspectiva na América do Norte é bastante positiva, com demanda sólida e capacidade acima de 90%”, comentou Werneck. Uma melhora no mix de produtos, com oferta de novas soluções, deve ajudar a Gerdau a aproveitar o aumento na demanda de aço que o pacote de infraestrutura vai causar.



Werneck ponderou que a siderúrgica não se vê avançando mais no mercado de mineração, se tornando vendedora da commodity, fazendo investimentos na operação de Ouro Branco para consumo próprio.

“Mineração é muito importante para nós mas dentro do contexto que nos permita manter uma produção competitiva, isso tá muito bem definido internamente e não é caminho para nós vender minério”, afirmou o executivo.

Preço do minério de ferro

Após um forte avanço nos preços do aço, o que a Gerdau vê desde julho é uma acomodação em patamares elevados. De acordo com Marcos Faraco, vice-presidente da siderúrgica, essa dinâmica ajuda a sustentação das margens, o que ele vê como essencial

O executivo afirma que o cenário do mercado internacional, com a China coibindo produção, não deve se modificar em 2022, reduzindo exportações da matéria-prima do país, o que vai manter os preços do aço nos patamares atuais. “Não vemos uma mudança estrutural no mercado da China.”

Para Werneck, o ano de 2022 ainda deve ser “desafiador” para o setor automotivo, com a escassez de semicondutores se perpetuando. “Não há uma perspectivas de ampla recuperação no volume de chips, o cenário continua complexo e será bem parecido com 2021”, diz.

Ele vê que a demanda por veículos pesados aqui no Brasil e a normalização de produção na fábrica de Monroe, nos Estados Unidos, vão ajudar a mitigar esses efeitos da crise no segmento de aços especiais em 2022. “Esperamos resultados parecidos com os de 2021.”

Outro ponto destacado por Werneck é que a Gerdau vai continuar olhando oportunidades de fusões e aquisições, mas dentro do contexto de austeridade nesse tipo de investimentos que a Gerdau faz. “Não projetamos algum grande M&A, mas olhamos com atenção segmentos de nicho e que tragam sinergias”, comenta.

Capacidade no Brasil

A Gerdau está com uma capacidade de utilização média de 80% no Brasil, comentou Faraco, o que permite a empresa a operar com números de custos bons.

Faraco afirmou que, em capacidade de bobinas a quente, a capacidade é de 100%, enquanto laminador de chapas grossas é de 70% a 75% e de aços longos em torno de 75% a 80%. “O ano mostra que nosso modelo verticalizado é vitorioso.”

O executivo aponta que os bons números de utilização são sustentados pela continuidade na recuperação do setor de construção civil, que representa 40% da demanda da Gerdau no país, assim como a recuperação nos setores industrial, agrícola e de energia.

“Não capturamos apenas a margem, mas adicionando ao nosso balanço”, comemorou Faraco. Ele vê que esse bom momento deve continuar em 2022, mantendo as boas perspectivas para a Gerdau em 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/11/2021

MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,9% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 102,39 A TONELADA

Participantes do mercado destacam que a recomposição de estoques nas siderúrgicas chinesas aqueceu a demanda e deu algum suporte para as cotações

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Agência Vale

Após o fôlego do início da semana, os preços do minério de ferro voltaram a perder no força no mercado à vista, contudo sem abandonar o nível de US\$ 100 por tonelada no mercado à vista.

Segundo participantes do mercado, a recomposição de estoques nas siderúrgicas chinesas aqueceu a demanda e deu algum suporte para as cotações.

No porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com baixa de 0,9%, a US\$ 102,39 por tonelada.

Com isso, a commodity termina novembro com desvalorização acumulada de 4,6%. Em 2021, a baixa é de 36,2%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), os contratos mais negociados com vencimento em janeiro encerraram o dia com alta de 2,4%, a 610 yuan por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/11/2021

“SUPERNAVIOS” PODEM REDUZIR EMISSÕES NO COMÉRCIO AGRÍCOLA

Mas, segundo estudo, há limitações em portos do país e do exterior

Por **Fernanda Pressinott** — De São Paulo

Gigantes dos mares

Alguns dos principais graneleiros da atualidade

Handysize



São navios menores, com capacidade para transportar até 40 mil toneladas. São considerados mais “flexíveis” e podem atracar em praticamente qualquer porto.

Panamax



O nome deriva do Canal do Panamá, e indica o tamanho máximo do navio que consegue entrar nas eclusas - 289 metros de comprimento, 32,3 de largura e 12 de profundidade.

Suezmax



O nome deriva do Canal de Suez. Como em Suez não há eclusas, os limites são definidos apenas pelo calado dos navios. Esses calados são limitados a 16,1 metro

Capesize



São os maiores navios atuais de carga geral. Não passam pelos canais de Suez e Panamá. Carregam até 220 mil toneladas de carga, mas normalmente levam cerca de 150 mil.

Além de reduzir a emissão de gases de efeito estufa com a adoção de melhores práticas na pecuária, o Brasil pode contribuir para a descarbonização global a partir do uso de navios maiores nas exportações do agronegócio.

Simulações realizadas pelo Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (EsalqLog) mostram que o uso de embarcações do tipo capesize (graneleiros com capacidade de até 200 mil toneladas) pode gerar uma diminuição de 31% das emissões de CO₂ em relação aos Panamax, que têm capacidade de transportar entre 60 mil e 70 mil toneladas e são os modelos mais usado atualmente nos embarques à China. Além dos ganhos ambientais, a substituição reduziria o custo logístico em 12,5%.

Segundo o pesquisador Thiago Péra, coordenador da EsalqLog, 80% do custo logístico da soja brasileira para abastecer a China está concentrado no transporte interno da produção até os portos do Brasil, por rodovias e ferrovias, e apenas 20% nos custos marítimos. Mas tal relação se



inverte quando a análise envolve emissões de gases de efeito estufa, uma vez que 75% delas estão concentradas no transporte marítimo.

“É um jogo de ganha-ganha. A substituição por navios maiores na logística de graneis agrícolas traz benefícios ambiental e financeiro”, diz. Péra observa que os setores de mineração e petróleo já fizeram a lição de casa e estão usando os capesize - a Vale, por exemplo, conta com um colosso com capacidade para até 400 mil toneladas.

Se a substituição traria tais ganhos ao agro, por que ainda não aconteceu? O grande problema é que tanto o Brasil quanto o país importador precisam ter portos com capacidade para receber esses navios, e existem poucas opções até agora. No Brasil, só os terminais de Barcarena (PA), Itaqui (MA) e Cotegipe (BA) e o Terminal de Tubarão (ES) têm calado para receber os “supernavios”.

Em Aracruz, no Espírito Santo, está em construção um complexo de terminais privados de nova geração, o Porto Imetame, que é o primeiro planejado para operação de grandes navios graneleiros no Brasil. O projeto está em linha com as recomendações da International Maritime Organization), que pretende reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 70% até 2030. Ali, a profundidade será de 17 metros.

Reformas não são opção

Reformar os terminais existentes não é uma opção. Os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), por exemplo, não têm condições para uma ampliação capaz de receber tais embarcações. O problema também ocorre em outras regiões do mundo. “A questão é quem vai construir novos terminais para carregar esses navios, e para ir até onde. Quem vai arcar com isso?”, questiona Claudio Loureiro de Souza, diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CentroNave).

“A escolha do tamanho do navio não é isolada de outros fatores. Além dos portos, os navios capesize não podem passar pelo Canal do Panamá, o que faz os navios terem que contornar o Cabo da Boa Esperança, na África, para saírem da América do Sul rumo à China. Isso encarece a viagem da soja”, diz Souza. Se a saída for pelos portos do Arco Norte, o custo é ainda maior.

Souza afirma que, para tornar viável o uso de navios maiores, é preciso uma política de aproximação entre as nações. “A Vale comprou seu supernavio depois de ter feito contratos de longo prazo com os chineses e sabendo para onde iria seu minério. Os Estados têm se aproximar e criar políticas de combate à poluição e de uso racional do oceano/transporte, mas juntos”.

Segundo Péra, a COP26, em Glasgow, deixou evidente a importância da descarbonização na logística marítima. “Para o agronegócio brasileiro se destacar ainda mais como uma fonte sustentável, é fundamental repensarmos a logística na forma de corredores verdes, mais descarbonizada e integrada na economia-ambiente, e a estratégia de aumento da capacidade de navio é fundamental para o segmento”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/11/2021

UE AVALIA PLANO DE AJUDA EXTERNA DE € 300 BI

Mas as ambições da UE dependerão de alavancar os gastos do setor privado tanto quanto o investimento público, além de, ao mesmo tempo, cooptar gastos dos países-membros do bloco
Por Sam Fleming — Financial Times, de Bruxelas

A União Europeia (UE) quer mobilizar até € 300 bilhões em gastos com infraestrutura e outros projetos para um plano chamado Global Gateway (Portal Global) como resposta ao influente projeto chinês da Iniciativa do Cinturão e da Rota (BRI em inglês).



As propostas preliminares da Comissão Europeia, a que o “Financial Times” teve acesso, sugerem que as ambições da UE dependerão muito de alavancar os gastos do setor privado tanto quanto o investimento público, além de, ao mesmo tempo, cooptar gastos dos países-membros do bloco.

Os € 300 bilhões, a serem investidos até 2027, incluirão recursos da UE, dos países-membros, das instituições financeiras europeias e dos bancos de desenvolvimento nacionais. Também “tentará mobilizar financiamento e know-how do setor privado e apoiar o acesso a finanças sustentáveis”, segundo o documento. A comissão vai explicitar os planos amanhã.

Os países ocidentais vêm tentando aumentar seu envolvimento em projetos em países em desenvolvimento e fazer frente à BRI, pela qual Pequim aumentou seu alcance e influência globalmente.

O Projeto Global Gateway não é alardeado explicitamente como uma alternativa aos projetos da China, mas a minuta enfatiza que se constituirá em uma opção “baseada em valores” e em um “enfoque ético”.

“Ao oferecer uma opção positiva de desenvolvimento de infraestrutura global, o Global Gateway vai investir em estabilidade e cooperação internacional e demonstrar como os valores democráticos oferecem segurança e equidade, sustentabilidade para os parceiros e benefícios de longo prazo para pessoas do mundo inteiro”, diz a minuta do documento.

A BRI tornou-se uma ferramenta estratégica importante para Pequim desde seu lançamento, em 2013, e dezenas de países se candidataram para projetos financiados pela China, como ferrovias, pontes e portos. Esta e outras iniciativas semelhantes levantaram temores nas capitais europeias de que a UE tenha ficado atrás no que diz respeito a obras de infraestrutura de países em desenvolvimento.

Mas alguns países que receberam recursos da BRI reclamam que os termos da dívida relacionada à iniciativa são onerosos e os padrões ambientais ou de construção de alguns projetos são baixos.

O programa da UE daria prioridade a investimentos em digitalização, saúde pública, clima, energia e transportes, assim como em educação e pesquisa.

Segundo o esboço, a UE pretende ampliar seus gastos orçamentários em projetos de infraestrutura fora do bloco, mas o plano depende do uso de “instrumentos financeiros inovadores para atrair capital privado”, o que inclui garantias para reduzir os riscos de investimentos do setor privado.

Cerca de € 135 bilhões em investimentos serão viabilizados por garantias do novo programa do Fundo Europeu para o Desenvolvimento Sustentável Plus. O Banco Europeu de Investimento, que tem sede em Luxemburgo, também estaria envolvido.

A concessão de financiamentos de até € 18 bilhões virá de outros programas da UE.

Metade dos gastos planejados de até € 300 bilhões virão de instituições financeiras e financiadoras de desenvolvimento europeias, de acordo com o esboço.

O plano da UE foi elaborado para se integrar ao trabalho endossado pela cúpula do G7 (grupo das sete maiores economias ricas) realizada no Reino Unido este ano, inclusive o Reconstruir Melhor do presidente dos EUA, Joe Biden.

VALE: EM 2022 VAMOS OPERAR UM TOTAL DE NOVE PORTOS NA CHINA, DIZ VP DE FERROSOS

A iniciativa vai trazer mais flexibilidade e maximizar os efeitos sobre a frota de navios utilizadas pela Vale, fortalecendo o relacionamento com os clientes da empresa no país asiático

Por Francisco Góes e Rafael Rosas, Valor — Nova York e do Rio*

O vice-presidente executivo de Ferrosos da Vale, Marcelo Spinelli, afirmou que a empresa vai operar no ano que vem um total de nove portos na China.

Em apresentação no Vale Day, na Bolsa de Nova York, Spinelli destacou que essa operação de portos vai trazer mais flexibilidade e maximizar os efeitos sobre a frota de navios utilizadas pela Vale, fortalecendo o relacionamento com os clientes da empresa no país asiático. Spinelli ressaltou que a companhia segue comprometidas a atingir a capacidade de produção de 400 milhões de toneladas por ano.

Spinelli ressaltou a meta da empresa, anunciada hoje, de atingir ao fim do ano que vem a capacidade de produção de 370 milhões de toneladas de minério de ferro. Ao fim deste ano, lembrou, a capacidade será 341 milhões de toneladas.



Vale — Foto: Divulgação

Em termos de produção, a expectativa da companhia, lembrou Spinelli, é fechar o ano que vem entre 320 milhões e 335 milhões de toneladas extraídas de minério de ferro. O executivo destacou que, no começo de 2022, o maior ganho da companhia não virá do aumento dos volumes de minério, mas sim do avanço da qualidade do produto. "Vamos trazer mais qualidade. Nosso impacto maior no início do ano será na qualidade", disse Spinelli. O vice-presidente de Ferrosos

também apontou que o custo de produção de minério de ferro da Vale até o porto ficará entre US\$ 15,5 e US\$ 16 por tonelada em 2023. Para este ano, a expectativa é que o custo de produção fique em cerca de US\$ 17 por tonelada.

Spinelli frisou que o preço de equilíbrio para finos de minério de ferro deve cair para US\$ 35 por tonelada quando empresa atingir produção plena. Para este ano, a projeção é de um preço de equilíbrio em torno de US\$ 45 por tonelada.

*O repórter viajou a convite da Vale

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/11/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

DEFESA CIVIL PREVÊ CHUVAS DENTRO DA MÉDIA NO VERÃO, MAS NÃO DESCARTA O RISCO DE DESLIZAMENTOS E ENCHENTES NA BAIXADA SANTISTA, SP

Segundo o órgão, situação é preocupante, pois é considerado um alto volume de chuva.

Por g1 Santos



Morros de Santos sofreram com deslizamentos por causa das fortes chuvas — Foto: Fábio Pires/G1

A Defesa Civil do Estado de São Paulo prevê chuvas dentro da média de 850 mm durante o verão na Baixada Santista, região do litoral de São Paulo. O índice, segundo o órgão, é preocupante, pois é considerado um alto volume de chuva. Além disso, a Defesa Civil não descarta o risco de deslizamentos de terras e

enchentes.

Ao g1, a Defesa Civil estadual informou que inicia a partir desta quarta-feira (1º) a Operação Chuvas de Verão, onde são operacionalizados os Planos Preventivos de Defesa Civil (PPDCs) específicos para escorregamentos e inundações, visando à otimização dos recursos humanos e materiais disponíveis e a antecipação das situações de risco típico de período chuvoso para preservação de vidas. A operação vai até 31 de março de 2022.

Segundo o coordenador municipal da Defesa Civil de Santos e coordenador regional adjunto da Defesa Civil Estadual na Baixada Santista, Daniel Onias, o órgão estadual apontou que o verão vai ter uma influência do fenômeno La Niña. "Significa muita chuva no nordeste e no norte, mas a nossa região sudeste é intermediária".

Ele explicou ao g1 que a atenção ficará voltada às chuvas contínuas por causa da saturação do solo em regiões de risco. "A preocupação é a irregularidade da chuva. Se ela vier dentro da média, mas de forma regular, chovendo um pouquinho a cada dia não tem problema".

Segundo ele, o que preocupa é a irregularidade. "Às vezes, fica uma semana ou 10 dias sem chover e aí, depois, começa uma chuva contínua, vai saturando o solo, aí ela vem mais intensa. São esses os períodos mais críticos".

Os locais mais perigosos na Baixada Santista e em atenção pelo risco de deslizamentos são as áreas de encostas em morros. "Sei que os municípios que mais têm essas condições são Santos, Cubatão, Guarujá e São Vicente. Outros também têm um pouco, mas eles sofrem mais com outras consequências das chuvas, como as inundações, por exemplo".

Questionado, Onias afirmou que há um mapeamento das áreas que são classificadas desde risco baixo até o muito alto, sendo os que mais demandam atenção os níveis alto e muito alto. "Temos aproximadamente 4 mil moradias em Santos nos níveis alto e muito alto, mas se somar todos os níveis chega a aproximadamente 11 mil moradias só nos morros".

A recomendação é que os moradores se cadastrem para receber os alertas da Defesa Civil por SMS. Basta enviar a mensagem de texto com o CEP para o número 40199. O serviço é gratuito e emite alertas meteorológicos.



"A gente recomenda também que os moradores fiquem atentos aos sinais de escorregamentos, trincas, rachaduras, e que não façam ampliação de obras, corte de vegetação durante períodos chuvosos", orientou o coordenador.

Defesa Civil Estadual prevê chuvas dentro da média durante o verão na Baixada Santista — Foto: Itacy Julio/Arquivo Pessoal



Período chuvoso

O meteorologista da Defesa Civil de Santos, Franco Cassol, disse ao g1 que o verão é uma época do ano que requer atenção. "É considerada uma época chuvosa, entre dezembro e março, não só aqui na Baixada Santista, mas em boa parte do Estado. Nesses três meses chove em cada mês uma média de quase 300 mm, então se somar tudo dá mais de 850 mm. É um índice alto mesmo, por isso a gente tem um histórico de ocorrências relacionadas a chuvas fortes, alagamentos e deslizamentos".

Segundo o meteorologista, a influência do fenômeno La Niña climatologicamente não significa chuvas acima da média para nossa região. "Na verdade, até desfavorece um pouco as chuvas na região sul do Brasil e isso acaba afetando um pouco a nossa região, que é bastante influenciada por esses sistemas".

Ainda de acordo com Cassol, a previsão da Defesa Civil estadual indica, ainda, que as temperaturas não devem ser tão rigorosas durante o verão. "Deve ser mais quente do que o normal no interior do Estado, mas aqui no litoral não. Tende a ser um pouco menos quente que o normal".

Situação na região

Em nota, a Prefeitura de Guarujá informou que o município conta com 15 pluviômetros automáticos, uma plataforma de coleta de dados geotécnicos, que medem a umidade do solo, e um sensor de raios. Segundo o Plano Municipal de Redução de Risco (PMRR), existem aproximadamente 4 mil moradias em áreas de risco em Guarujá.

A Prefeitura de São Vicente informou que mantém os monitoramentos dos morros do município e que em outubro foi realizada uma oficina para a Operação Chuvas de Verão, com aulas teóricas e práticas, com o objetivo de instruir as Coordenadorias Municipais de Proteção e Defesa Civil. Na cidade, há cerca de 800 famílias que vivem em áreas de risco de alagamento e solapamento, além das famílias que vivem em casas de palafitas sobre o Mar Pequeno no México 70, na Vila Margarida.

O g1 entrou em contato com as prefeituras de Cubatão, Guarujá e São Vicente, mencionadas pelo coordenador da Defesa Civil de Santos como áreas com mais condições de deslizamentos, mas Cubatão não deu um retorno até a publicação desta reportagem.

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

Data: 30/11/2021

DESEMPREGO RECUA PARA 12,6% NO 3º TRIMESTRE, MAS AINDA ATINGE 13,5 MILHÕES

Rendimento real do trabalhador, porém, caiu 11,1% em 1 ano, para o valor mais baixo desde o final de 2012. Além dos desempregados, país reúne 5,1 milhões de desalentados e 7,8 milhões de subocupados.

Por Darlan Alvarenga e Daniel Silveira, g1

A taxa de desemprego no Brasil caiu para 12,6% no 3º trimestre, mas a falta de trabalho ainda atinge 13,5 milhões de brasileiros, informou nesta terça-feira (30) o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Essa é a primeira vez desde o trimestre terminado em abril de 2020 em que a taxa de desemprego fica abaixo de 13%.

Apesar da queda do desemprego, o rendimento real dos brasileiros encolheu e aumentou o número de trabalhadores subocupados e informais. Já o contingente de trabalhadores por conta própria atingiu número recorde.

Evolução da taxa de desemprego

Índice no trimestre



Fonte: IBGE

durante a pandemia de Covid-19.

Na comparação com o 2º trimestre (14,2%), a taxa de desemprego recuou 1,6 ponto percentual. No 3º trimestre do ano passado, estava em 14,9%.

Já o número de desempregados diminuiu 9,3% (menos 1,4 milhão de pessoas) frente ao trimestre terminado em junho (14,8 milhões de pessoas) e caiu 7,8% (menos 1,1 milhão de pessoas) na comparação anual.

Evolução do número de desempregados

Em milhões



Fonte: IBGE

ano passado — Foto: Economia/g1

Ocupação cresce, mas rendimento médio cai

O número de pessoas ocupadas foi estimado em 93 milhões, o que representa um aumento de 4% (3,6 milhões de pessoas a mais) em relação ao 2º trimestre e de 11,4% (9,5 milhões de pessoas) frente ao 3º trimestre do ano passado.

“No terceiro trimestre, houve um processo significativo de crescimento da ocupação, permitindo, inclusive, a redução da população desocupada, que busca trabalho, como também da própria população que estava fora da força de trabalho”, destacou a coordenadora de Trabalho e Rendimento do IBGE, Adriana Beringuy.

Apesar da queda do desemprego, o rendimento dos brasileiros caiu pelo 4º trimestre seguido, afetado pela geração de vagas precárias e pressionado também pela inflação nas alturas, que passou de 10% no acumulado em 12 meses.

O rendimento médio real habitual do trabalhador (descontada a inflação) ficou em R\$ 2.459, o que representa uma queda de 4% frente ao trimestre anterior e uma redução de 11,1% relação a igual trimestre de 2020. Trata-se também do menor rendimento médio desde o final de 2012.

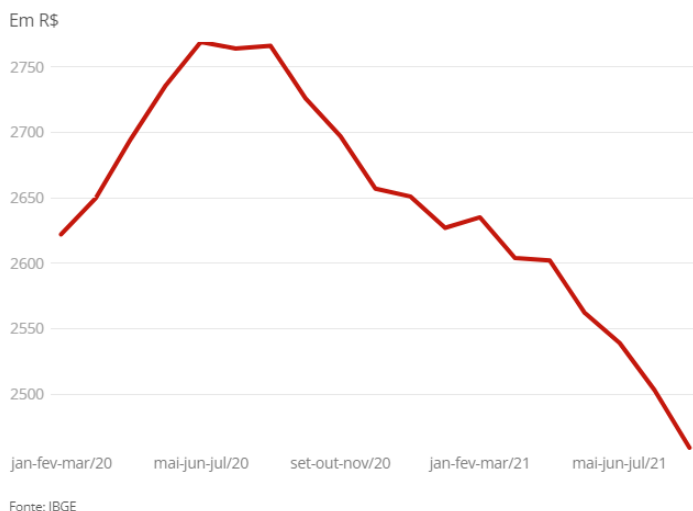
Taxa de desemprego volta a ficar abaixo de 13% após mais de um ano. — Foto: Economia/g1

Os dados fazem parte da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad). No trimestre encerrado em agosto, a taxa de desemprego estava em 13,1%, atingindo 13,9 milhões de pessoas, de acordo com os dados revisados da série do IBGE, que foi reponderada, devido a fatores como a mudança na forma de coleta de pesquisa

As maiores taxas de desemprego foram registradas em Pernambuco (19,3%), Bahia (18,7%), Amapá (17,5%) e Alagoas (17,1%). Já as menores, em Santa Catarina (5,3%), Mato Grosso (6,6%), Mato Grosso do Sul (7,6%) e Rondônia (7,8%).

Brasil encerrou setembro de 2021 com 1,1 milhão de desempregados a menos que o estimado no mesmo período do

Rendimento médio real encolhe



Já a massa de rendimento real habitual (R\$ 223,5 bilhões) ficou estatisticamente estável em ambas as comparações, segundo o IBGE.

De acordo com Beringuy, esses números indicam que o aumento da ocupação foi puxado por postos de trabalho com salários menores. “Há um crescimento em ocupações com menores rendimentos e também há perda do poder de compra devido ao avanço da inflação”, explicou.

5,1 milhões de desalentados e 7,8 milhões de subocupados

A população desalentada ainda somou 5,1 milhões de pessoas no 3º trimestre, mas

teve redução de 6,5% (menos 360 mil pessoas) frente ao trimestre anterior e de 12,4% contra o contingente de 1 ano atrás (5,9 milhões de pessoas).

A população subocupada por insuficiência de horas trabalhadas, ou seja, que trabalha menos horas do que gostaria totalizou 7,8 milhões de pessoas, contra 7,7 milhões no trimestre anterior e 6,3 milhões há 1 ano.

Faltam oportunidades para 30,7 milhões

O levantamento do IBGE mostrou ainda que faltavam oportunidades no mercado para cerca de 30,7 milhões de trabalhadores. Este contingente forma o que o instituto classifica como trabalhadores subutilizados. Há 1 ano, porém, era 33,7 milhões nessa situação.

A taxa composta de subutilização caiu para 26,5%, ante 28,5% no 2º trimestre e 30,6% no 3º trimestre do ano passado.

Informalidade em alta

A taxa de informalidade subiu para 40,6% da população ocupada no 3º trimestre, reunindo 38 milhões de trabalhadores informais. No trimestre anterior, a taxa havia sido 40% e, no mesmo trimestre de 2020, 38%.

Segundo o IBGE, a informalidade responde por 54% do crescimento da ocupação no país.

Entre as categorias de emprego que mais cresceram frente ao trimestre anterior estão os empregados do setor privado sem carteira assinada (11,7 milhões de pessoas), com alta de 10,2% (1,1 milhão de pessoas) em relação ao trimestre anterior e de 23,1% (2,2 milhões de pessoas) em 1 ano.

Também houve crescimento no contingente de trabalhadores por conta própria (3,3%, ou 817 mil pessoas em 3 meses). São 25,5 milhões de pessoas nessa categoria, o maior número desde o início da série histórica da pesquisa. Esse contingente inclui os trabalhadores que não têm CNPJ, que cresceram 1,9% frente ao último trimestre.

Já o número de empregados com carteira de trabalho assinada atingiu 33,5 milhões, subindo 4,4% (mais 1,4 milhão de pessoas) frente ao trimestre anterior e 8,6% (mais 2,7 milhões) frente a 2020.

"O número de trabalhadores domésticos chegou a 5,4 milhões, aumento de 9,2% – o maior desde o início da série histórica da pesquisa, em 2012. Se considerados apenas os



trabalhadores sem carteira, houve aumento de 10,8%, o que representa 396 mil pessoas a mais", destacou o IBGE.

O contingente atual desses trabalhadores, porém, ainda é inferior ao período pré-pandemia. No primeiro trimestre do ano passado, 6 milhões de pessoas eram domésticos.

Desemprego é maior entre pretos e pardos

A taxa de desemprego das pessoas brancas (10,3%) ficou abaixo da média nacional, enquanto a dos pretos (15,8%) e dos pardos (14,2%) ficou acima.

Na população fora da força de trabalho, os pardos representavam 46,8%, seguidos pelos brancos (43,1%) e pelos pretos (8,9%). Na comparação com o segundo trimestre, essa participação dos pardos diminuiu e a dos brancos e pretos aumentou.

Comércio lidera criação de vagas

Entre as atividades que mais geraram postos de trabalho, destaque para o Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas (alta de 13,4% em 1 ano, ou mais 2,1 milhões de pessoas), Indústria Geral (10,7%, ou mais 1,2 milhão de pessoas), e Construção (20,1%, ou mais 1,2 milhão de pessoas).

Mudanças na série histórica

A PNAD Contínua divulgada nesta terça pelo IBGE inicia uma nova série, reponderada por conta da mudança na forma de coleta da pesquisa durante a pandemia da Covid-19.

A nova série da Pnad Contínua foi reponderada por sexo e idade para reduzir os vieses de cobertura trazidos pela coleta da pesquisa por telefone, por causa da pandemia, como a presença maior de idosos entre os entrevistados.

"A nova reponderação busca mitigar possíveis vieses de disponibilidade em grupos populacionais, intensificados pela queda da taxa de aproveitamento das entrevistas", explicou Beringuy.

Entraves e perspectivas

Apesar da trajetória de queda do desemprego nos últimos meses, a recuperação do mercado de trabalho vem se dando com vagas de baixa qualidade, com poucas horas de trabalho e queda acentuada no rendimento médio da população ocupada.

A taxa de desemprego também tem sido pressionada por um número maior de pessoas que estavam em situação de desalento ou fora do mercado, e que passaram a procurar uma oportunidade de emprego com carteira assinada ou até mesmo informal, em meio à reabertura da economia e términos dos programas de auxílio governamental lançados durante a pandemia.

Uma recuperação mais forte do mercado de trabalho continua dependendo de uma retomada sustentada da retomada e maior otimismo dos empregadores.

Desde o final de setembro, porém, as projeções para a economia tem sido revisadas para baixo continuamente em meio à disparada da inflação, alta dos juros e aumento das fiscais após as manobras do governo para driblar o teto de gastos para bancar o Auxílio Brasil e abrir espaço no Orçamento para novos gastos no ano eleitoral de 2022.

Pesquisa da Confederação Nacional do Comércio (CNC) mostrou que a inadimplência no país subiu em novembro para o maior patamar do ano, com 26,1% das famílias relatando ter dívidas ou contas em atraso.

A projeção do mercado financeiro para a inflação IPCA de 2021 subiu de 10,12% para 10,15%, de acordo com o boletim Focus do Banco Central. Para 2022, a projeção subiu de 4,96% para 5%. Já a previsão para o crescimento do PIB (Produto Interno Bruto) deste ano passou de 4,80% para

4,78%. Para 2022, foi revisada de 0,70% para 0,58%, e parte dos analistas já veem risco de retração.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 30/11/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMISSÃO DE SEGURANÇA DA CÂMARA REJEITA PROJETO QUE REGULAMENTA POLICIAMENTO AQUAVIÁRIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 30 Novembro 2021



Magda Mofatto: projeto trata de assuntos da alçada do Poder Executivo

Para relatora, atribuições elencadas no projeto aos órgãos de segurança já estão previstas em leis em vigor

A Comissão de Segurança Pública da Câmara dos Deputados rejeitou projeto de lei que regulamenta o policiamento aquaviário no mar, nas águas interiores e nas áreas portuárias sujeitas à jurisdição nacional.

O Projeto de Lei 5489/20 é de autoria do deputado Gurgel (PSL-RJ) e foi relatado pela deputada Magda Mofatto (PL-GO), que recomendou a rejeição. A relatora afirmou que o projeto “padece de vício de iniciativa”, pois trata de assuntos da alçada exclusiva do Poder Executivo ou dos estados da federação, como regras para as polícias militares e civis.

Pelo texto, entre outras medidas, a Marinha será responsável pela fiscalização das atividades da Marinha Mercante e da segurança da navegação aquaviária. À Polícia Federal caberá o policiamento marítimo, fluvial e lacustre e a Polícia Militar fará o patrulhamento ostensivo.

“Não pode o Poder Legislativo ter a iniciativa de projeto de lei que disponha sobre a organização dos outros poderes nem sobre a atribuição dos seus órgãos”, disse Magda Mofatto.

Ela afirmou ainda que muitas das atribuições elencadas no projeto aos órgãos de segurança já estão previstas em leis em vigor. Ela deu como exemplo a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, que é atribuição da Marinha conforme a Lei 9.537/97.

O projeto foi analisado anteriormente pela Comissão de Viação e Transportes, que também aprovou parecer pela rejeição.

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada agora pelas comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2021

PRIMEIRO REBOCADOR MOVIDO A METANOL ENTRARÁ EM OPERAÇÃO EM 2023

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 30 Novembro 2021



A Maritime Partners, em cooperação com o Elliott Bay Design Group, e1 Marine e ABB, anuncia que o "Hydrogen One", o primeiro rebocador do mundo movido a metanol, se juntará à frota da Maritime Partners e estará disponível para fretamento em 2023 para atender às pressões demanda por operações sustentáveis de rebocadores.

A descarbonização do setor de rebocadores apresenta desafios substanciais, principalmente devido às limitações inerentes de tamanho, espaço e peso dos rebocadores. As baterias só são adequadas em operações de rotas fixas e puderem ser recarregadas diariamente. E a capacidade limitada de armazenamento de um rebocador restringe o uso de gases pressurizados ou criogenicamente armazenados como combustíveis. Existem também muito poucas instalações nas docas para carregar esses combustíveis marítimos, o que restringe severamente o alcance e a funcionalidade de uma embarcação.

O "Hydrogen One" será compatível com o IMO 2030 e atenderá a todos os requisitos dos regulamentos do Subcapítulo M da Guarda Costeira dos EUA. O navio foi projetado pelo Elliott Bay Design Group usando tecnologia comprovada e eficiente, desde a distribuição de energia elétrica e automação da ABB até a célula de combustível metanol para hidrogênio da e1 Marine, e será capaz de operar em velocidades operacionais padrão de até 550 milhas antes de precisar reabastecer.

O metanol é uma carga comum para rebocadores e está disponível em 88 dos 100 principais portos do mundo. Essa disponibilidade permite o reabastecimento com segurança em quase qualquer lugar, sem a necessidade de desvios dispendiosos.

Austin Sperry, cofundador e diretor de operações da Maritime Partners comentou: "Os armadores têm relutado em se comprometer com combustíveis com baixo teor de carbono até que a infraestrutura esteja disponível para reabastecer seus navios. O "Hydrogen One" resolve esse problema usando metanol, que é seguro e está disponível em todo o mundo. Quando o rebocador se juntar à nossa frota de 1,6 mil embarcações, não só fornecerá excelentes recursos de redução de emissões, mas também operações altamente funcionais, confiáveis e econômicas", completou Sperry.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2021

COSTA CRUZEIROS INICIA TEMPORADA 2021/2022 E COSTA FASCINOSA É O PRIMEIRO NAVIO A ATRACAR EM BALNEÁRIO CAMBORIÚ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30 Novembro 2021



A Costa Cruzeiros comemora o início oficial da temporada 2021/2022, com a partida do "Costa Fascinosa" nesta segunda-feira (29), do Porto de Santos. Este é o primeiro navio a atracar em Balneário Camboriú desde março de 2020. A viagem de quatro noites inclui ainda uma escala na cidade de Ilhabela nesta quinta-feira (2), e retorno a Santos na sexta-feira (3).

Durante a temporada brasileira, o "Costa Fascinosa" fará também o roteiro 'praias', com viagens de sete a dez noites e visita a cidades como Angra dos Reis, Ilha Grande e Búzios, com embarque em Itajaí, Santos e Rio de Janeiro. Entre os destaques deste roteiro estão os cruzeiros de Natal e de Ano Novo.

O "Costa Fascinosa" ficará no Brasil até o dia 14 de abril de 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2021

CLIA BRASIL ATUA PARA LIBERAÇÃO DE CRUZEIROS INTERNACIONAIS E AGUARDA 23 NAVIOS NO PAÍS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30 Novembro 2021



23 navios de cruzeiros que, neste momento, navegam pela América do Sul, poderão fazer escalas no Brasil antes de seguirem seus roteiros rumo a outros continentes, caso haja autorização pelas autoridades sanitárias brasileiras.

Dentre eles estão o "Silver Cloud", "Le Lyrial" e "Le Boreal", entre outros, que poderão parar em destinos como Rio de Janeiro, Salvador e Manaus e em todos os outros que fazem parte da temporada 2021/2022.

A CLIA Brasil trabalha pela aprovação dos cruzeiros internacionais e está confiante de que uma solução positiva seja definida em breve, diz a entidade em nova. "Se isso acontecer, serão quase sete mil pessoas visitando dezenas de destinos nacionais e contribuindo ainda mais para o impacto positivo esperado pela indústria de cruzeiros para o atual período de navegação. No Brasil, a previsão é de que a temporada traga um impacto de R\$ 1,7 bilhão na economia nacional, além da geração de 24 mil empregos", conclui a CLIA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2021

ABAC APOIARÁ TRAMITAÇÃO DO BR DO MAR VISANDO APROVAÇÃO AINDA EM 2021

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 30 Novembro 2021



Associação assumiu com Ministério da Infraestrutura compromisso de apoio ao PL, aprovado no Senado na semana passada e que volta para ajustes na Câmara. Entidade afirma que aprovação dará segurança jurídica aos investimentos já realizados pelas empresas existentes e regras mais claras para novos players.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) se comprometeu a apoiar a tramitação do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar) visando sua aprovação final ainda em 2021. O apoio ao PL que promete estimular o modal foi manifestado,

na última segunda-feira (29), durante reunião entre representantes da diretoria da associação com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. O texto aprovado pelo Senado na última quinta-feira (25) retornará à Câmara dos Deputados para apreciação das modificações introduzidas ao longo de 2021.

A Abac, que reúne as empresas brasileiras de navegação (EBNs) de maior porte que operam na cabotagem nacional, acredita que a tramitação na Câmara seja célere nesta etapa. "Nossa expectativa é ver o projeto aprovado ainda em dezembro para que dê estabilidade e segurança jurídica aos investimentos já realizados pelas empresas existentes e regras mais claras para as novas empresas que entrem com a alteração promovida pelo BR do Mar. Vamos em frente", afirmou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

O programa, de autoria do poder executivo e que tramita no Congresso desde 2020, prevê que navios estrangeiros poderão ser afretados por EBNs para operar na cabotagem em uma proporção associada à sua frota de propriedade (lastro), ainda a ser definida pelo Ministério da Infraestrutura. O projeto também estabelece, entre as alterações na legislação, a possibilidade de empresas de navegação serem constituídas sem ter a propriedade de embarcação, porém apenas afretando embarcações a casco nu.

Outro ponto importante do texto em tramitação no Congresso são as alterações na legislação que trata do uso dos recursos do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e do Fundo da Marinha Mercante (FMM), ampliando as possibilidades da sua aplicação. A Abac considera importante o dispositivo que prorroga a não incidência do AFRMM para as cargas com origem e/ou destino nas regiões Norte e Nordeste.

A associação destacou que o AFRMM é um incentivo para os usuários da cabotagem existente desde 1997 e que se encerraria no dia 8 de janeiro de 2022. A avaliação é que a não renovação deste instrumento causará aumento de custos e de burocracia para os usuários da cabotagem. De acordo com a Abac, esse foi um ponto detalhado ao ministro, cuja pasta teria se comprometido a buscar que não haja quebra de continuidade para os usuários do modal com a sanção do PL antes do próximo dia 8 de janeiro.

A Abac também considera relevante a prorrogação do Reporto, regime tributário especial que desonera investimentos em terminais portuários e ferrovias para compra de equipamentos. Criado em 2004, o regime vinha sendo renovado sucessivamente, porém perdeu sua vigência no fim de 2020. À época, o governo barrou tentativas de encaixar uma nova prorrogação em emendas a medidas provisórias que estavam em tramitação. O texto do PL 4.199/2020 incluiu a proposta de extensão do Reporto de janeiro de 2022 até dezembro de 2023, apresentada pelo relator na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE), senador Nelsinho Trad (PSD-MS).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2021

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ ATINGE 1 MILHÃO DE TEUS MOVIMENTADOS EM MENOS DE UM ANO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30 Novembro 2021



Pela primeira vez em sua história, a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, ultrapassou a marca de um milhão de TEUs movimentados em um ano. A marca foi impulsionada, principalmente, pelos investimentos realizados em infraestrutura e pela exportação de cargas refrigeradas, que faz do terminal a maior porta de saída de carnes congeladas do Brasil.

Do total de cargas movimentadas nos 11 primeiros meses do ano, 57,52% corresponderam à exportação, com destaque para carnes e congelados, e 42,48% à importação, destacando-se bens de consumo e eletroeletrônicos. No período, a ferrovia movimentou 115.310 TEUs.

A expectativa da empresa é fechar o ano de 2021 com aproximadamente 1,09 milhão de TEUs operados, o que representará um crescimento de 11,75% em relação ao ano de 2020.

"Apesar da crise global dos contêineres que atingiu todos os principais portos do mundo, a TCP está aumentando a capacidade de movimentação, investindo em pessoas e equipamentos. Também viabilizamos mais rotas marítimas em Paranaguá, oferecendo opções competitivas para importadores e exportadores", explica Thomas Lima, diretor Comercial e Institucional do terminal.



Recentemente, o terminal anunciou um novo serviço para a Ásia em parceria com o armador coreano Hyundai.

Apesar da crise mundial de falta de navios e contêineres a TCP teve resultados expressivos, chegando a movimentar mais de 100 mil TEUs em um único mês, em setembro de 2021.

Thomas Lima explica que a crise se deve à mudança nos padrões de consumo e à demanda reprimida causada pela pandemia. "O problema foi agravado por eventos como o bloqueio do canal de Suez. Isso gerou uma procura desequilibrada por contêineres, além de aumentar a ocupação dos portos e navios. Com a crise, ficou mais difícil a reserva de contêineres vazios e o frete marítimo teve seus valores aumentados expressivamente".

No transporte de contêineres da China até o Brasil, o aumento do preço do frete foi de quase cinco vezes em relação a tarifa média cobrada normalmente. Em janeiro de 2021, por exemplo, esse valor chegou a cerca de R\$50 mil por contêiner de 40 pés.

O executivo da TCP explica que os principais impactos para os terminais de contêineres dizem respeito à capacidade de receber novas cargas. "A grande demanda reprimida chegou forte e de uma única vez, colapsando os menores. Os operadores portuários precisaram se reinventar para atender o mercado", explica.

De acordo com o executivo da TCP foi possível absorver a movimentação gerada sem entrar em colapso graças à expansão concluída em 2019, além do moderno parque de equipamentos. As obras permitiram ao terminal movimentar até 2,5 milhões de TEUs anualmente, contando com cais de 1.099 metros e quase 500 mil m² de área para contêineres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2021

ANP ESCLARECE DÚVIDAS SOBRE CELEBRAÇÃO DE TACS DE CONTEÚDO LOCAL

Da Redação OFFSHORE 29 Novembro 2021

A ANP consultou a Procuradoria Federal junto a Agência (PRG) para responder a dúvidas levantadas por agentes regulados sobre a aplicação da Resolução ANP nº 848/2021, que trata da celebração de Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) relativo ao descumprimento de compromisso constante de cláusula de conteúdo local dos contratos de E&P. Por meio do Parecer n. 00357/2021/PFANP/PGF/AGU, aprovado pelo Despacho n. 01939/2021/PFANP/PGF/AGU, a PRG ratificou os entendimentos da ANP já expostos em reuniões com os agentes.

Segundo o parecer, o agente responsável pelo TAC deve ser a empresa detentora dos direitos do contrato de E&P no qual ocorreu o descumprimento da cláusula de conteúdo local, ou, no caso de consórcio, deve ser uma das empresas membro. Foi esclarecida também a responsabilidade solidária entre cedente e cessionário nos casos de cessão de direitos do contrato, com base na Resolução ANP nº 785/2019, a qual não alcança o TAC, tendo em vista o caráter substitutivo deste, sendo o cedente (proponente do TAC) inteiramente responsável pelos compromissos celebrados.

Além disso, foi ratificado o entendimento de que é possível limitar o uso dos excedentes de conteúdo local nos compromissos do TAC a 10% do valor do TAC, a fim de que o objetivo principal da norma (novas aquisições de bens e serviços que detenham o potencial de estimular o crescimento da indústria nacional) seja atingido.

A PRG não viu obstáculos ao entendimento da área técnica da agência de permitir que os proponentes do TAC prevejam investimentos em áreas de terceiros (empresas detentoras de outros contratos de E&P e que não são proponentes do TAC) nos compromissos do TAC, cabendo apenas ao terceiro a anuência à realização dos investimentos, ficando este isento de

qualquer responsabilidade pelo cumprimento do TAC. Entretanto, sobre este tema, a PRG recomendou que seja avaliada a necessidade de regulamentação dessa possibilidade de investimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2021

MINFRA PROJETA INVESTIMENTO PRIVADO DE R\$ 150 BILHÕES EM NOVAS LINHAS FERROVIÁRIAS NO PAÍS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro 2021



A possibilidade de empresas privadas investirem diretamente na criação e na operação de novas linhas férreas pelo instrumento da autorização deve gerar um investimento de R\$ 150 bilhões nos próximos anos, projetou nesta segunda-feira (29) o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Junto com o diretor-presidente da Valec, André Kuhn, ele participou de um debate sobre o Marco Legal das Ferrovias e o programa Pro Trilhos em Anápolis (GO).

“Em muito pouco tempo, vamos chegar a R\$ 150 bilhões em investimento privado em ferrovias. Isso é muito? Bom, o orçamento do MInfra é de R\$ 6,5 bilhões”, disse o ministro, comparando o valor disponível que o Ministério da Infraestrutura tem para investir anualmente e a quantidade de projetos esperada pelo Governo Federal.

Até o momento, são 24 pedidos de novas linhas férreas encaminhados pela iniciativa privada, com previsão é de 7.590,69 quilômetros de ferrovias e investimentos na ordem de R\$ 100,92 bilhões. Outros três projetos estão em fase inicial, de conferência de documentação pela equipe da SNTT. Quando formalizados, podem elevar a projeção de investimentos para R\$ 117 bilhões.

Há ainda a expectativa de que sejam criados 2 milhões de postos de trabalho diretos e indiretos, além da diminuição do custo de transporte, da emissão de CO2 e a modernização da malha ferroviária nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2021

PETROBRAS ASSINA CONTRATO OM SBM PARA FORNECIMENTO DO FPSO DE MERO 4

Da Redação OFFSHORE 29 Novembro 2021

A Petrobras assinou nesta segunda-feira (29) contratos com a empresa SBM Offshore para afretamento e prestação de serviços do FPSO "Alexandre de Gusmão", quarto sistema definitivo a ser instalado no campo de Mero, localizado no pré-sal da Bacia de Santos. Os contratos seguem os mesmos parâmetros da carta de intenção assinada em agosto deste ano. A previsão é que unidade comece a produzir em 2025.

O FPSO, cuja sigla em inglês significa unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência de óleo, será instalado a aproximadamente 160 quilômetros de Arraial do Cabo, no Rio de Janeiro, e terá capacidade de processamento de 180 mil barris de óleo e 12 milhões de m³ de gás por dia. Os contratos terão duração de 22 anos e seis meses, contados a partir da aceitação final da unidade.

O projeto prevê a interligação de 15 poços ao FPSO, sendo oito produtores de óleo, seis injetores de água e gás, e um poço conversível de produtor para injetor de gás, através de uma infraestrutura submarina composta por dutos rígidos de produção e injeção e dutos flexíveis de serviços. Até o momento, o projeto já teve quatro poços perfurados e dois completados.

Sobre o Campo de Mero

O campo de Mero é o terceiro maior do pré-sal e está localizado na área de Libra, operada pela Petrobras (40%) em parceria com a Shell Brasil Petróleo Ltda. (20%), TotalEnergies EP Brasil Ltda. (20%), CNODC Brasil Petróleo e Gás Ltda. (10%), CNOOC Petroleum Brasil Ltda. (10%) e Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA), que exerce papel de gestora desse contrato.

A previsão é que a produção do primeiro sistema definitivo de Mero (Mero 1) seja iniciada no ano de 2022, através do FPSO Guanabara, seguido por Mero 2 (FPSO Sepetiba), em 2023, e Mero 3 (FPSO Marechal Duque de Caxias), em 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2021

ANP ENTREGA PRÊMIO DE INOVAÇÃO TECNOLÓGICA 2020

Da Redação OFFSHORE 29 Novembro 2021



A ANP realizou nesta segunda-feira (29) a cerimônia de entrega da edição 2020 do Prêmio ANP de Inovação Tecnológica.

Criado em 2014, o Prêmio tem como objetivo reconhecer e premiar os resultados associados a projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I), que representem inovação tecnológica de interesse do setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis, desenvolvidos no Brasil por instituições de pesquisa credenciadas pela ANP, empresas

brasileiras e empresas petrolíferas, com utilização total ou parcial de recursos provenientes da Cláusula de PD&I presente nos contratos de Exploração e Produção (E&P).

A edição 2020 contemplou cinco categorias de projetos, sendo duas com temas inéditos: Redução de Impactos Ambientais e Energias Renováveis e Tecnologias Submarinas (ambas para projetos desenvolvidos por instituição credenciada e/ou empresa brasileira, em colaboração com empresa petrolífera). As demais categorias são: Exploração e Produção de Petróleo e Gás (para projetos desenvolvidos exclusivamente por instituição credenciada, em colaboração com empresa petrolífera), Exploração e Produção de Petróleo e Gás (para projetos desenvolvidos por empresa brasileira, com ou sem participação de instituição credenciada, em colaboração com empresa petrolífera) e Transporte, Dutos, Refino e Abastecimento (para projetos desenvolvidos por instituição credenciada e/ou empresa brasileira, em colaboração com empresa petrolífera).

Além disso, foi realizada uma premiação para a Personalidade da Academia, com o objetivo de reconhecer e premiar uma pessoa física, relacionada a instituições de pesquisa, que tenha gerado contribuição relevante para a pesquisa e desenvolvimento de interesse do setor. A edição teve ainda uma premiação para a Personalidade da Indústria, para pessoa física relacionada à indústria, que tenha gerado contribuição relevante para inovação de interesse do setor.

Os vencedores

Categoria I: Projeto(s) desenvolvido(s) exclusivamente por instituição credenciada, em colaboração com empresa petrolífera, na área temática geral "Exploração e Produção de Petróleo e Gás"

Título: Annelida - Unidade Robótica Remotamente Controlada para Quebra de Hidratos e Remoção de Parafinas Sem Sonda em Dutos Rígidos e em Linhas Flexíveis Não Pigáveis

Empresa Petrolífera: Petrobras

Instituições: UFRGS; SENAI/SC; USP



Categoria II: Projeto(s) desenvolvido(s) por empresa brasileira, com ou sem participação de instituição credenciada, em colaboração com empresa petrolífera, na área temática geral “Exploração e Produção de Petróleo e Gás”

Título: Plataforma robótica autônoma a operações rigless de perfilagem e intervenção em poços P&A

Empresa Petrolífera: Repsol Sinopec

Instituição: PUC-Rio

Empresa: Ouro Negro

Categoria III: Projeto(s) desenvolvido(s) por instituição credenciada e/ou empresa brasileira, em colaboração com empresa petrolífera, na área temática geral “Transporte, Dutos, Refino e Abastecimento”

Título: Produção e qualificação de protótipos de um mangote de offloading avançado segundo Guia OCIMF 2009

Empresa Petrolífera: Petrobras

Instituição: UFRGS

Categoria IV: Projeto(s) desenvolvido(s) por Instituição Credenciada e/ou Empresa Brasileira, em colaboração com Empresa Petrolífera, na área temática específica “Redução de Impactos Ambientais e Energias Renováveis”

Título: ARIEL - Sistema robótico autônomo para detecção de derramamento de óleo no mar

Empresa Petrolífera: Repsol Sinopec

Instituição: UFRJ

Empresas: Tidewise Engenharia e Serviços Navais; Farol Serviços em Inspeção e Manutenção de Embarcações

Categoria V: Projeto(s) desenvolvido(s) por instituição credenciada e/ou empresa brasileira, em colaboração com empresa petrolífera, na área temática específica “Tecnologias Submarinas”.

Título: Desenvolvimento e avaliação experimental do sistema PipeACOM para dutos flexíveis

Empresas Petrolíferas: Petrogal e Petrobras

Empresa: Símeros Projetos Eletromecânicos

Categoria “Personalidade da Academia”: Luís Fernando Alzuguir Azevedo

Professor associado da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-R), possui graduação e mestrado em Engenharia Mecânica pela PUC-RJ e doutorado em Engenharia Mecânica pela University of Minnesota. Atua nas áreas de transferência de calor e mecânica dos fluidos, combinando trabalhos de caráter fundamental com trabalhos aplicados, em estreita parceria com a indústria. É pesquisador nível 1 do CNPq desde 1995 e Cientista da FAPERJ. Foi pesquisador e professor visitante na Divisão de Cabos da Pirelli, na Universidade Brigham Young, nos EUA, e na Universidade de Lille, na França. É autor ou coautor de mais de 150 trabalhos técnicos em periódicos internacionais, capítulo de livros e anais de congressos. Sua interação com a indústria resultou no primeiro projeto multicliente internacional realizado com uma universidade brasileira na área de óleo e gás, financiado por 10 empresas dos EUA, Noruega, Equador, Colômbia e Brasil (1998).

Categoria “Personalidade da Indústria”: Álvaro Alves Teixeira

Geólogo e engenheiro, formado em 1957, tem mais de cinco décadas de atividades no segmento de exploração e produção de petróleo e gás, tendo iniciado sua carreira na Petrobras em 1960. Atuou em diversas partes do mundo, morando no Oriente Médio e em vários países da América do Sul, quando foi indicado para diretor de E&P da Braspetro/Petrobras. De 1989 a 1993, foi Secretário-Geral da ARPEL, associação sem fins lucrativos que reúne empresas e instituições do setor de petróleo, gás e biocombustíveis na América Latina e no Caribe. Em seguida, foi Secretário-Executivo do IBP por 20 anos, onde desenvolveu diversas atividades e criou o fórum de E&P no Brasil e a Comissão de Regulamentação de E&P de Petróleo, com a participação de todas as empresas operadoras atuantes no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2021

SANTOS BRASIL CONCLUI A PRIMEIRA FASE DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO TECON SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro 2021

Foto: Santos Brasil



A Santos Brasil inaugurou na sexta-feira (26) as obras de extensão e aprofundamento do cais do Tecon Santos, no Porto de Santos. A empresa conclui a primeira fase do projeto de ampliação e modernização do terminal, que somou investimentos da ordem de R\$ 450 milhões e agregou mais 400 mil TEUs de aumento de capacidade operacional.

O Tecon Santos passa a ser, agora, o único terminal de contêineres da América do Sul com capacidade de receber simultaneamente até três navios New Panamax, de 366m.

De acordo com Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, a conclusão desta primeira etapa é um marco importante não apenas para a Santos Brasil, mas também para o Porto de Santos. "São 400 mil TEUs a mais de capacidade no Tecon Santos, que asseguram o crescimento do porto nos próximos anos", diz.

Iniciada em 2019, as obras ampliaram o cais do Tecon Santos em 220 metros, totalizando 1.510 metros. Incluíram também o aprofundamento do cais e reforço de estrutura para a instalação de trilhos para novos portêineres de última geração, ao longo de 1.090 metros; e o aumento da profundidade máxima do cais para 16 metros.

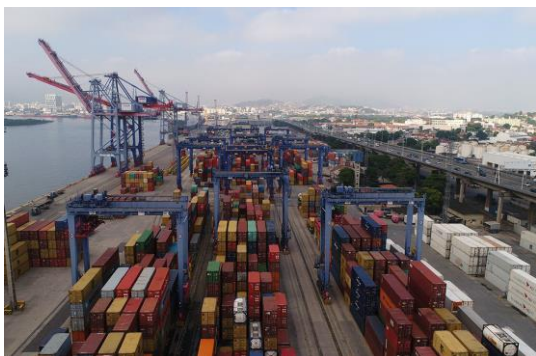
A primeira etapa de ampliação e modernização do terminal envolveu, além das obras civis, aquisições de equipamentos de última geração — dois novos portêineres com 50 metros de altura, comprimento de lança de 70 metros e capacidade para movimentar até 100 toneladas, 30 reboques e 30 terminal tractors para a movimentação de cargas no pátio.. A área de TI adquiriu um novo TOS (Terminal Operating System), o OPUS da CyberLogitec, além de softwares e equipamentos que permitem maior utilização da inteligência artificial no planejamento e operação.

O total de investimentos previsto no projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos é da ordem de R\$ 1,5 bilhão, em valores atualizados, até 2031.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2021

PORTO DO RIO DE JANEIRO REGISTRA EM OUTUBRO A MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DO ANO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro 2021



O Porto do Rio de Janeiro movimentou em outubro um total de 906 mil toneladas. É o maior volume mensal registrado em 2021, superando em 15,4% a movimentação de setembro. O resultado é também 31,1% maior que o de outubro de 2020.

O relatório do setor de Planejamento de Negócios da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) aponta ainda que o faturamento do Porto do Rio de Janeiro, em outubro, foi o segundo maior do ano, em termos nominais, atingindo a marca de R\$ 20,5 milhões. O



valor é 27,8% maior que o faturamento de setembro e 4,3% a mais que o resultado obtido em outubro de 2020.

Para o diretor de Negócios e Sustentabilidade da Docas do Rio, Jean Paulo Castro e Silva, “além do bom momento de crescimento da movimentação de cargas em função do arrefecimento dos efeitos da pandemia, melhorias implementadas pela autoridade portuária, como a abertura da navegação noturna no Canal da Cotunduba, contribuíram para os bons resultados que o Porto do Rio de Janeiro vem atingindo”.

O quatro portos administrados pela CDRJ – Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis – movimentaram 53,2 milhões de toneladas, um acréscimo de 21,7% sobre o mesmo período de 2020. No Porto do Rio de Janeiro, a principal carga movimentada – a carga containerizada – acumula alta de 29,6% na comparação com o período do ano anterior.

O presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, destaca: “O excelente resultado registrado no acumulado deste ano, até outubro, refletiu no faturamento da companhia, que já soma R\$ 945,2 milhões em 2021 e apresenta um incremento de 78,9% em relação ao mesmo período de 2020”.

Somente em outubro, a receita dos quatro portos foi de R\$ 104,4 milhões, superando em 57,6% o faturamento de outubro de 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006