

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING**

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

**Edição 158/2021
Data: 07/10/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
INVESTIDORES ESTRANGEIROS MANIFESTAM INTERESSE NO PORTO DE SANTOS	4
LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO: A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO INTEGRADO E PARTICIPATIVO	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	6
ANTAQ REALIZARÁ NESTA SEXTA-FEIRA (8) AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE CONTRATOS DE USO TEMPORÁRIO.....	6
PORTAL PORTO GENTE	6
REFORMA PORTUÁRIA QUE TRANSFORMA AMEAÇAS EM OPORTUNIDADES	6
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	7
PROTOCOLADOS NO TCU OS ESTUDOS PARA ARRENDAMENTO DO PORTO DE SANTOS/ STS11.....	7
O TRANSPORTE MARÍTIMO E O USO SUSTENTÁVEL DO OCEANO	7
AUMENTA NÚMERO DE NAVIOS NA ÁREA DO VTS.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	10
OBRAS DE ADEQUAÇÃO E MELHORIAS NA BR-020 EM GOIÁS AMPLIAM O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO	10
DELEGAÇÃO BRASILEIRA APRESENTA PROJETOS PARA AMPLIAÇÃO DO MODAL FERROVIÁRIO NO BRASIL	11
ISTOÉ - DINHEIRO	11
CIA CRIA NOVA MISSÃO PARA TRATAR DE DESAFIOS DA CHINA	11
BC VÊ ALÍVIO NO CÂMBIO PARA 2022, MAS SE PRECISAR ATUAR ESTÁ PRONTO, DIZ BRUNO SERRA.....	12
DIRETOR DO BC VÊ INFLAÇÃO MUITO IMPACTADA POR ITENS VOLÁTEIS COM BAIXA INÉRCIA.....	13
EMBORA A PANDEMIA ESTEJA FICANDO PARA TRÁS, EFEITOS PERDURAM, DIZ DIRETOR DO BC	14
MONEYTIMES.....	15
PERTO DE ACERTAR COM PP, BOLSONARO PODE ATRAIR DEPUTADOS, MAS PROVOCAR RACHA NO PARTIDO.....	15
VALE DIZ QUE FECHOU ACORDOS COM FAMILIARES DE TODOS OS TRABALHADORES DE BRUMADINHO	17
CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA NO BRASIL SOBE 0,1% EM SETEMBRO, DIZ CCEE	18
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	19
PIORA DA CRISE DO GÁS NA EUROPA FAZ GNL SUPERAR OS US\$ 50 E BATER NOVO RECORDE	19
GOVERNO ESTUDA CRIAR LEILÃO DE ÁREAS PARA EÓLICA OFFSHORE.....	22
PREÇOS DOS DERIVADOS DE PETRÓLEO: PRIVATIZAÇÃO, IMPORTAÇÕES E FINANCEIRIZAÇÃO	25
GOVERNO PODE MUDAR RUMOS DA POLÍTICA DE BIODIESEL	29
MPF TENTA SUSPENDER RETIRADA DE LIMITE DE EMISSÕES PARA PLATAFORMAS ELETRIFICADAS	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
PEC DOS PRECATÓRIOS LIBERA R\$ 50 BI NO ORÇAMENTO DE 2022, MAS TEXTO SÓ SERÁ ANALISADO DIA 19.....	34
CÂMARA APROVA MP DE ESTÍMULO AO CRÉDITO A MICRO E PEQUENOS EMPREENDEDORES.....	35
REFORMA DE TRIBUTOS DO CONSUMO É MAIS IMPORTANTE QUE A DO IR, DIZ RELATOR DA PEC 110.....	36
CORREIOS: MODELO DE PRIVATIZAÇÃO MANTERÁ COBERTURA DO ATENDIMENTO E PREÇO DE TARIFAS, DIZ PRESIDENTE DO BNDES	38
BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE US\$ 500 MILHÕES A VENDA DE 24 AVIÕES DA EMBRAER PARA MAIOR AÉREA REGIONAL DO MUNDO	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	41
PARCERIAS COM A INICIATIVA PRIVADA TRANSFORMAM O SETOR PÚBLICO NO PAÍS.....	41
RELATÓRIO DA PEC DOS PRECATÓRIOS PERMITE PARCELAMENTO DE DÉBITOS PREVIDENCIÁRIOS DE MUNICÍPIOS.....	44
RELATÓRIO PREVÊ TETO ANUAL PARA PAGAMENTO DE PRECATÓRIOS COM BASE EM 2016 CORRIGIDO PELA INFLAÇÃO	45
PROPOSTA DE FIXAR ALÍQUOTA DO ICMS SOBRE OS COMBUSTÍVEIS DIVIDE ESTADOS	46
VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
GARGALOS LIMITAM A GERAÇÃO DE ENERGIA SOLAR E EÓLICA NO BRASIL	47
MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,3% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, A US\$ 117,02 POR TONELADA.....	49
COMMODITIES: ALGODÃO, CAFÉ, CACAU E AÇÚCAR AVANÇAM EM NY	50
IMPORTADORES ABREM O CAMINHO PARA CARRO ELÉTRICO.....	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	53
MARINHA CONFIRMA ESCOLHA DO CONSÓRCIO JURONG ARACRUZ/SEMBCORP PARA NAPANT	53
LEILÃO TERMINA COM 5 DOS 92 BLOCOS ARREMATADOS; LOTE PRÓXIMO A NORONHA NÃO RECEBEU OFERTA.....	54



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 158/2021
Página 3 de 61
Data: 07/10/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

NOVO FAST CREW SUPPLIER DA DAMEN CONCLUI OS TESTES DE MAR.....	55
ESTUDOS PARA TERMINAL DE GRÃOS NO PORTO DE SANTOS É PROTOCOLADO NO TCU	56
TCP INOVA NA GESTÃO DE CONTÊINERES QUE RECEBE EM PARANAGUÁ	56
ARTIGO - PORTARIA DO MAPA TRAZ EXIGÊNCIAS QUE DIFICULTAM COMPLIANCE REGULATÓRIO DE IMPORTADORES E TERMINAIS PORTUÁRIOS	57
INDÚSTRIA MARÍTIMA SERÁ MUITO DIFERENTE DE 10 ANOS ATRÁS, APONTA CONSULTOR	59
ARTIGO - REDUÇÃO DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E DE GASES POLUENTES POR MEIO DA INOVAÇÃO NO DESIGN DO NAVIO.....	60
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	61
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	61



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

INVESTIDORES ESTRANGEIROS MANIFESTAM INTERESSE NO PORTO DE SANTOS

Desestatização do complexo santista está entre os projetos apresentados pelo ministro Tarcísio em Nova Iorque

Por: Leopoldo Figueiredo



Governo pretende fazer o leilão da gestão do complexo marítimo em 2022
Foto: Carlos Nogueira/AT

Investidores estrangeiros manifestaram interesse em projetos federais de concessão previstos para o Porto de Santos – inclusive a própria desestatização da Autoridade Portuária, em fase final de estudo. A informação é do Ministério da Infraestrutura.

Desde segunda-feira (4), o ministro Tarcísio Gomes de Freitas está em Nova Iorque (Estados Unidos), se reunindo com instituições do mercado global de investimentos, para apresentar o modelo brasileiro de concessões e os ativos do setor de infraestrutura de transportes que serão licitados até o final do próximo ano. O objetivo do Governo Federal é obter R\$ 260 bilhões com essas concessões ao setor privado.

Segundo o Ministério, no primeiro dia do roadshow de Tarcísio, ele e os demais integrantes da delegação brasileira se encontraram com executivos da Pátria Investimentos, da XP, da Goldman Sachs e do fundo de investimentos australiano Macquarie. No segundo dia, na terça-feira, a agenda envolveu reuniões com integrantes da GIP (Global Infrastructure Partners), do Standard & Poors e do Conselho das Américas.

Os representantes do Macquarie manifestaram interesse na desestatização do Porto de Santos, conforme informou a pasta da Infraestrutura. O fundo de investimento gerencia uma carteira de projetos avaliada em mais de R\$ 1 trilhão e criou um fundo voltado a negócios de infraestrutura para Brasil e outros países da América Latina.

O processo de privatização da gestão do complexo marítimo santista (as operações foram repassadas para a iniciativa privada a partir do final dos anos 90) está em análise pelo Ministério desde o início do Governo Bolsonaro, em 2019. A expectativa é que o modelo de concessão seja anunciado à comunidade portuária no final deste mês e o leilão, realizado no fim do próximo ano.

“Nosso programa está sendo muito bem falado aqui porque já é uma realidade. Nós conseguimos mostrar que aquilo que apresentamos em 2019 avançou, e avançou muito, nesses poucos mais de dois anos”, disse Tarcísio.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/10/2021

LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO: A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO INTEGRADO E PARTICIPATIVO

Planejar infraestrutura logística não é um trabalho fácil

Por: Luis Claudio Santana Montenegro



Luis Claudio Santana Montenegro: A importância do planejamento integrado e participativo Foto: Reprodução/Unsplash

Na experiência de estruturação do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), logo no início dos trabalhos, um colega me disse uma frase que nunca me esqueci por teoria e por prática: “Prepare-se, pois fazer planejamento é desenvolver propostas e, logo

em seguida, apanhar de todos os lados!”

Planejar infraestrutura logística realmente não é um trabalho fácil. Há que se compreender todos os interesses envolvidos e buscar soluções que possam fortalecer a visão sistêmica e garantir a discussão ampla e irrestrita de soluções diversificadas para um mesmo problema.

Sobre o planejamento integrado, é preciso ter um olhar sistêmico para o corredor multimodal. Confesso que, no PNLP, a opção inicial foi feita estrategicamente enxergando os portos com capacidade infinita em um primeiro momento. Apesar de não ser o mais adequado, o objetivo era compreender o máximo de pressão por demanda que cada complexo portuário no País poderia impor às infraestruturas rodoviárias e ferroviárias de acesso às hinterlândias.

Como aprimoramento, foram elaborados planos mestres em cada porto, em um modelo em que se conseguiu avaliar o máximo do potencial de ampliação da capacidade multimodal em três níveis: (1) melhorando a capacidade operacional das infraestruturas já existentes, estágio de menor investimento com resultados mais rápidos; (2) expandindo a capacidade do que já existe, para evitar o abandono de infraestruturas com grandes investimentos, o que seria o mesmo que descobrir um Santo (com o perdão do trocadilho) para cobrir o outro; (3) implantar novas infraestruturas.

Na Comunidade Europeia, as atividades de planejamento integrado são exercidas com coordenadores para cada um dos nove corredores estratégicos e para duas áreas temáticas transversais: Motorways of the Seas (a nossa BR do Mar) e Ferrovias. Nesse modelo, cada coordenador tem espaço para defender investimentos integrados no corredor que representa, existindo espaço para que todos possam apresentar seus pleitos e compor um plano integrado continental.

Sobre o planejamento participativo, deve-se compreender que, para cada problema ou gargalo identificado, há inúmeras propostas viáveis de solução.

Temos vivenciado uma grande evolução no planejamento nacional, mas ainda caímos na armadilha de discutir soluções já pré-definidas em ambientes restritos a poucos. Isso resulta na impossibilidade da plena participação social na escolha de soluções, na restrição da pluralidade de opiniões e da capacidade social de gerar ideias disruptivas, com incentivo à inovação aberta.

Qualquer nova solução apresentada pela sociedade, nos atuais processos participativos, acaba sendo enxergada como atraso ao processo de solução daquele gargalo.

Planejamento integrado e participativo é o caminho para uma nova geração tecnológica de propostas de soluções para os problemas complexos da infraestrutura logística nacional. Um caminho difícil, sim dúvida, mas com grande potencial de resultados sustentáveis e inovadores para o desenvolvimento do País.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/10/2021



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ NESTA SEXTA-FEIRA (8) AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE CONTRATOS DE USO TEMPORÁRIO

O início da reunião será às 15h

A ANTAQ realizará, nesta sexta-feira (8), audiência pública no modelo virtual sobre proposta normativa voltada para regular a contratação de uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal de porto organizado, para movimentação de cargas com mercado não consolidado. O início será às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento.

Para acompanhar, clique aqui.

<https://www.youtube.com/watch?v=Kc5qf2X2PgE>

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: 07/10/2021



PORTAL PORTO GENTE

REFORMA PORTUÁRIA QUE TRANSFORMA AMEAÇAS EM OPORTUNIDADES

Editorial Portogente

É preciso que tudo isso faça sentido e seja projetado nas realidades em que as pessoas vivem.
(Peter Drucker)

Os descobrimentos do século XV alavancaram um patamar de desenvolvimento, pela tecnologia, que hoje acontece com a exploração de Marte, para vencer este desafio em escala distinta. A pandemia acelerou a implantação desses novos conhecimentos no cotidiano. Três vetores impulsionam essa transição acelerada no setor portuário mundial: logística verde, tecnologia digital e sustentabilidade. Uma forte transformação econômica e social.



Porto Santos

Ao assistirmos essas mudanças em curso agilizando a movimentação de cargas e pessoas, no comércio e turismo internacionais e, consequentemente, afetando a logística no mundo, como responderão nossos portos, compativelmente à essa realidade? Cabe analisar ações e reações nos portos. Pois, nesse novo tempo de “fazer cada vez mais com cada vez menos”, é preciso transformar a ameaça em desafio e, este, em oportunidade.

Nesse panorama de competitividade acirrada, o caminhar sem rumo do programa de desestatização dos portos aponta no sentido contrário da razão e prenuncia crise política. Em

outra direção e sentido, para transformar a ameaça em oportunidade, Itajaí dá o exemplo e o projeto Santos2050 propõe, bem como justifica didaticamente, a diretriz que prioriza o desenvolvimento. De forma que todos interessados percebam e participem do debate.

Foi positiva a reunião de anteontem do Portogente com o secretário de Logística e Transportes de SP, João Octaviano Machado Neto, sobre a proposta Santos2050. Trata-se de uma visão holística e avançada de fomento do desenvolvimento com a logística do Porto de Santos. Um propósito com alvo, que delimita o que deve ser analisado para solucionar o problema, levando em conta o perfil do principal porto do Hemisfério Sul e que vem perdendo carga.

Na próxima semana, estarão detalhados e serão apresentados os eixos dessa proposta, que expressam o anseio de uma comunidade. Decorrentes de uma correlação direta entre o conhecimento praticado na organização e o nível de resultado a ser atingido, na reforma de um porto vital para sua região e ao País. De forma a mitigar os eventos negativos e promover o progresso econômico do mais pujante Estado do Brasil.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 07/10/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PROTOCOLADOS NO TCU OS ESTUDOS PARA ARRENDAMENTO DO PORTO DE SANTOS/ STS11

Informação: PPI - Programa de Parcerias de Investimentos (7 de outubro de 2021)



São previstos cerca de R\$ 758 milhões em investimentos com o arrendamento, e estima-se a geração de cerca de 10.600 empregos ao longo do contrato

Foi protocolado no Tribunal de Contas da União – TCU, os estudos já revisados após consulta pública, referente ao arrendamento de área portuária localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP, denominada STS11.

Destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, a área STS11 foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio do Decreto nº 10.635/2021.

A movimentação é representada principalmente pelas exportações de grãos (soja, milho e farelo de soja) e açúcar, que em 2018 totalizaram, respectivamente, 15,5; 13,6; 11,6 e 8,9 milhões de toneladas no Porto de Santos.

São previstos cerca de R\$ 758 milhões em investimentos com o arrendamento, e estima-se a geração de cerca de 10.600 empregos ao longo do contrato, entre diretos, indiretos e efeito-renda.

O contrato está previsto para 25 anos e a expectativa de leilão é ainda para o primeiro semestre de 2022.

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

Data: 07/10/2021

O TRANSPORTE MARÍTIMO E O USO SUSTENTÁVEL DO OCEANO

Informação: USP (7 de outubro de 2021)

O oceano desempenha papéis fundamentais para a humanidade, seja como fonte de alimentos, via de transporte, recursos energéticos, lazer, regulação climática, captura de carbono e biodiversidade. Com relação ao transporte marítimo, este cresceu tanto que não é possível imaginar o funcionamento da economia contemporânea sem a sua existência.

Seja costeiro, de cabotagem ou de longo curso, atualmente o transporte marítimo é responsável pela movimentação de 80% de todas as cargas do comércio mundial. Para tanto, existe uma frota de quase cem mil embarcações — que transportam diferentes tipos de cargas, desde grãos a veículos. A frota de maior porte é de navios, com 54 mil unidades com capacidade média de 39 mil toneladas de carga, que servem portos espalhados por todos os continentes.

Os principais tipos de carga são granéis sólidos (minério, carvão e grãos), que representam cerca de 43% da carga e são transportados por navios graneleiros; granéis líquidos (petróleo e seus derivados), que representam cerca de 29% da carga e são transportados por navios tanques; e containers, que representam cerca de 17% da carga, os quais são transportados por navios denominados porta-container.

A capacidade total de carga dessa frota de navios é de aproximadamente 2,1 bilhões de toneladas. Antes da pandemia, o transporte marítimo movimentava cerca de 11 bilhões de toneladas por ano, representando um valor total por volta de 14 trilhões de dólares.

Além das cargas, há a logística envolvida na construção dos portos, que somam mais de 2 mil em todo o mundo. Só no Brasil, há 175 instalações portuárias (marítimas e fluviais), das quais 36 são portos mais profundos que podem receber navios maiores e de maior calado. O principal porto brasileiro é o de Santos, no Estado de São Paulo, que anualmente recebe milhares de navios nos seus cerca de 15 km de cais.

Esses números mostram o tamanho, em termos físicos e econômicos, e a importância que a indústria do transporte marítimo representa para as atividades econômicas mundiais. Em tempo real, o site Marine Traffic mostra em detalhes a movimentação de navios ao redor do mundo. Neste momento, são milhares promovendo trânsito nas águas salgadas.

Evidentemente, essa dinâmica ocorre com muitos custos, principalmente ambientais. A poluição das águas ocorre de várias maneiras. O descarte de água de lastro e lavagem de tanques de navios, o vazamento de cargas e combustíveis e a poluição atmosférica decorrente da emissão de gases e particulados são as três principais fontes de poluição decorrentes do transporte marítimo.

A regulamentação do transporte marítimo é realizada pela Organização Marítima Internacional (IMO, do inglês International Maritime Organization), órgão da Organização das Nações Unidas (ONU) que estabelece convenções e regulamentações ligadas à segurança e proteção do transporte marítimo e à prevenção da poluição do mar e da atmosfera, causada pelos navios. Duas das principais convenções estabelecidas pela IMO relacionadas à poluição são a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol) e a Convenção Internacional para o Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios (BWMS).

A BWMS estabelece normas para o tratamento e o descarte adequado da água de lastro, usada pelos navios para manter sua estabilidade e condições seguras de navegação. O descarte indiscriminado do lastro provoca a bioinvasão de espécies aquáticas, ameaçando ecossistemas marinhos em locais distintos daquele onde o lastro foi embarcado. Já a Marpol trata da prevenção da poluição do ambiente marinho decorrente de causas operacionais e de acidentes, como vazamento ou descarte de óleo e combustíveis, de lixo e esgoto e de cargas nocivas e perigosas, além da emissão de gases e particulados provenientes da queima do combustível do navio.

O combustível tipicamente empregado nos navios é o bunker, óleo pesado de baixa qualidade que contém quantidades relevantes de enxofre. As emissões com a queima do bunker envolvem

gases de efeito estufa (GEE) e gases poluentes tais como os óxidos de enxofre (SOx) e os óxidos de nitrogênio (NOx). Hoje, aproximadamente 3% das emissões totais de GEE, como o dióxido de carbono (CO₂), provêm do transporte marítimo.

Em função dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela ONU para 2030, a IMO vem introduzindo novas regulamentações relacionadas às emissões atmosféricas em geral. No início de 2021, para conter e reduzir a emissão dos óxidos de enxofre, entrou em vigor uma nova regulamentação sobre a qualidade do bunker, tornando obrigatório o uso de combustíveis com menos de 0,5% de enxofre em sua composição — hoje, o enxofre está em torno de 3,5%.

Uma das metas ambiciosas da IMO é reduzir as emissões dos GEE pelos navios em 40% até 2030, comparadas às de 2008 e, para 2050, a meta é que essa redução atinja 70%, de forma que a redução total de emissões chegue a 50% em relação às de 2008.

Para tanto, diversas medidas têm sido estudadas. Conforme o Fórum Internacional de Transporte, as principais soluções para tornar o transporte marítimo mais sustentável podem ser classificadas em: (i) aumento da eficiência energética, (ii) otimização operacional e (iii) novos combustíveis.

Para o aumento da eficiência energética de novos navios busca-se mudanças para aumentar o porte, reduzindo o consumo por tonelada transportada; alterar a geometria dos cascos, melhorando o comportamento hidrodinâmico; usar materiais mais leves, reduzindo o peso das embarcações; diminuir a rugosidade do casco, injetar bolhas de ar sob o casco e utilizar dispositivos para melhorar o escoamento na popa, reduzindo a resistência ao avanço. Outras alterações que também estão sendo estudadas são o uso de propulsores mais eficientes, propulsão híbrida (diesel/elétrica), novos mecanismos de propulsão (velas rígidas, velas kite sails/pipas e rotores Flettner) e a recuperação do calor dos gases de escape para uso energético interno.

Para a otimização operacional, as estratégias envolvem a redução da velocidade operacional para diminuir o consumo de combustível, o planejamento de rota para evitar condições adversas de mar e a manutenção mais frequente do casco e dos propulsores para redução da formação das incrustações que aumentam a resistência ao avanço.

No que tange aos novos combustíveis, uma variedade deles tem sido avaliada para substituir o bunker. As principais opções envolvem biocombustíveis, hidrogênio, eletricidade, amônia, gás natural liquefeito, combustíveis sintéticos e metanol. A avaliação de aplicabilidade de cada caso se relaciona à tecnologia de produção, potencial de redução das emissões e logística de distribuição e armazenamento.

Atualmente, nenhuma das medidas acima apresenta desempenho suficiente para, sozinha, produzir as reduções esperadas pela IMO. O mais provável é que a descarbonização do transporte marítimo ocorra com base na combinação ou emprego simultâneo de várias dessas medidas nos próximos anos. As alternativas estão à nossa frente, basta implementá-las para reduzir a pegada ecológica do transporte marítimo e torná-lo mais alinhado às transições que são necessárias para o desenvolvimento sustentável.

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

Data: 07/10/2021

AUMENTA NÚMERO DE NAVIOS NA ÁREA DO VTS

Informação: CODESA (7 de outubro de 2021)

O Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (VTMIS) da CODESA divulgou os dados estatísticos de operação do último trimestre. Os resultados obtidos são animadores: foi registrado aumento de 11,14% no número de atracações no Porto de Vitória, de janeiro a setembro deste ano, comparado ao mesmo período do ano passado.



Foto: Coordenação de Comunicação da CODESA

Nos primeiros nove meses deste ano, o VTMS registrou um total de 1.668 navios, enquanto o mesmo período de 2020, foram 1.496 embarcações. Outro destaque foi a quantidade de ações de controle do tráfego pelo Centro de Controle — como desatracação, embarque e desembarque de prático etc. —, que somente no terceiro trimestre deste ano, somou 94.996 ações.

Além disso, o VTMS continua com índice de segurança impecável, já que não registrou nenhum acidente de navegação desde sua implantação, em 2017.

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

Data: 07/10/2021



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

OBRAS DE ADEQUAÇÃO E MELHORIAS NA BR-020 EM GOIÁS AMPLIAM O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO

Conjunto de ações promovem segurança e fluidez no trânsito de rodovia que liga Brasília ao Nordeste



Intervenção vai melhorar trânsito na BR-020 em Goiás - Crédito: Divulgação/DNIT

Motoristas que transitam pela BR-020, na altura das cidades goianas de Vila Boa de Goiás e Flores de Goiás, terão mais conforto e segurança viária a partir desta quinta-feira (7). O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, entregou diversos melhoramentos na rodovia, que é importante o escoamento da produção do agronegócio do Centro-Oeste e ao acesso às rotas turísticas do Nordeste do Brasil.

Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) começaram os serviços em junho. Eles fazem parte do contrato de restauração e de manutenção que contempla os segmentos da rodovia federal em Goiás e no Distrito Federal, com extensão total de 284,80 quilômetros, sendo que 252,50 são em Goiás e 32,30 no Distrito Federal. O investimento nas intervenções entregues agora foi de R\$ 19.246.106,50; e o total do contrato é de R\$117.043.247,06.

As ações executadas pelo Dnit proporcionam a diminuição do tempo das viagens e maior organização no trânsito da região. Além de entregar mais segurança e conforto a todos os usuários da rodovia, as intervenções aumentam a vida útil do pavimento, já que permitem que ele suporte de forma adequada o volume intenso do tráfego.

Em Vilas Boas de Goiás, houve obras de adequação da plataforma, melhorias e eliminação de pontos críticos na travessia urbana; já no distrito de Santa Rosa e em Flores de Goiás tiveram intervenções nas entradas das interseções de cada cidade.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social – Dnit

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 07/10/2021

DELEGAÇÃO BRASILEIRA APRESENTA PROJETOS PARA AMPLIAÇÃO DO MODAL FERROVIÁRIO NO BRASIL

No terceiro dia de roadshow com o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, o tema foi predominante durante as conversas com bancos e fundos de investimentos



Autorizações ferroviárias dominaram conversas no terceiro dia de roadshow
Crédito: Felipe Campos/MInfra

As ações do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, para ampliar a participação do transporte ferroviário na logística brasileira dominou as conversas no terceiro dia de roadshow da delegação brasileira em Nova Iorque

(EUA). Em especial, o Marco Legal das Ferrovias, que criou o instrumento da autorização ferroviária, e o projeto da Ferrogrão.

Até agora, foram apresentados 14 pedidos para criação de linhas férreas em 12 unidades da Federação. Elas somam 5,3 mil quilômetros de extensão e aproximadamente R\$ 80 bilhões de investimento privado. Já o projeto da ferrovia para ligar Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA) tem mais de 900 quilômetros de extensão, com aporte financeiro na casa dos R\$ 8,4 bilhões.

“Há um interesse muito forte em empreender em infraestrutura no Brasil. E essa infraestrutura vai revolucionar nos próximos anos. O Brasil vai ser um país cada vez mais eficiente em termos de logística”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

PRÓXIMAS AGENDAS – Nesta quinta-feira (7), a delegação brasileira, formada pelo ministro Tarcísio, pela secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MInfra, Natália Marcassa, pela secretária especial do Programa de Parcerias de Investimento do Ministério da Economia, Martha Sellier, e representantes da Apex, do BNDES e do Ministério das Relações Exteriores vai se reunir com investidores da Artisan, Tarsadia, Compass Group e GIC. O roadshow na cidade americana vai até a sexta-feira (8).

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 07/10/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CIA CRIA NOVA MISSÃO PARA TRATAR DE DESAFIOS DA CHINA

Logo da Agência Central de Inteligência dos Estados Unidos (CIA) em sua sede em Langley, Virgínia

Por Doina Chiacu e Jonathan Landay

WASHINGTON (Reuters) – A Agência Central de Inteligência dos Estados Unidos (CIA) anunciou nesta quinta-feira a criação de um novo grupo que se concentrará unicamente na China e nos desafios de segurança nacional representados pelo país asiático, classificando-o como a ameaça mais importante que os EUA enfrentam.

O Centro da Missão da China (CMC) foi formado “para tratar do desafio global representado pela República Popular da China, que percorre todas as áreas da missão da agência”, disse a CIA em um comunicado.

O diretor da CIA, William Burns, enfatizou que a ameaça é do governo chinês, não de seu povo, e que o objetivo é unificar o trabalho que a agência de espionagem está fazendo sobre a China.

“O CMC fortalecerá ainda mais nosso trabalho coletivo sobre a ameaça geopolítica mais importante que enfrentamos no século 21, um governo chinês cada vez mais afrontoso”, disse Burns.

Ele disse que a CIA continuará a se concentrar em uma “Rússia agressiva, uma Coreia do Norte provocadora e um Irã hostil”.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 07/10/2021

BC VÊ ALÍVIO NO CÂMBIO PARA 2022, MAS SE PRECISAR ATUAR ESTÁ PRONTO, DIZ BRUNO SERRA

Por Marcela Ayres

BRASÍLIA (Reuters) – O Banco Central prevê alívio no mercado de câmbio no ano que vem após o fim da demanda por dólares em função da desmontagem de overhedge pelos bancos e finalização do processo de redução de endividamento externo das empresas, mas está pronto para atuar caso entenda ser necessário, afirmou nesta quinta-feira o diretor de Política Monetária da autarquia, Bruno Serra.

Em evento promovido pelo BTG Pactual nesta quinta-feira, ele reconheceu que os temores fiscais afetam o comportamento do dólar frente ao real, com uma discussão “dura” sobre a necessidade de mais gastos públicos numa realidade de “cobertor curto” após a crise de Covid-19.

“Politicamente não é fácil, as pressões são grandes, então isso também mantém uma incerteza no horizonte e que pressiona o câmbio”, afirmou.

Mas Serra buscou reforçar que tanto o desmonte do overhedge quanto a redução do endividamento externo de algumas empresas de setores específicos –que provoca um descolamento considerado relevante entre contratação de câmbio comercial e o saldo comercial– são fatores que se encaminham para o fim. Por isso, “tendem a aliviar bastante mercado de câmbio” já a partir do ano que vem.

“Quando a gente soma esses montantes, a gente está falando de 70, 80 bilhões de dólares num horizonte de 18 meses”, afirmou.

“É muita coisa, é muito dólar. O Banco Central interveio na outra ponta nos momentos em que o mercado mostrou disfuncionalidade, mas o mercado falou o preço”, completou.

O diretor disse ser natural que, nesse contexto, haja pressão sobre o câmbio. Ele pontuou que, somente pela questão do overhedge, a demanda esperada para o fim deste ano será de 17,6 bilhões de dólares.

“Acho que esses dois fatores a partir de 2022 vão ser mais história do que vão estar presentes no mercado. E eu espero um mercado muito mais líquido, funcionando com fluxos mais equilibrados em 2022”, afirmou. “Sou bastante mais positivo para 2022.”

Ainda assim, ele frisou que se o BC precisar atuar isso será feito. “A gente está pronto”, afirmou ele, mencionando os 370 bilhões de dólares em reservas internacionais detidas pelo país, patamar classificado por ele como “bastante bom” quando olhado como percentual do Produto Interno Bruto (PIB).

Ainda sobre o câmbio, Serra afirmou que o BC não vê evidências de acumulação de caixa pelas empresas no exterior como uma variável impactando a dinâmica do câmbio no país.

“Não identificamos nenhuma sobra relevante que esteja sendo acumulada no exterior”, disse.

Por outro lado, ele reconheceu que a queda pronunciada da Selic em meio à pandemia de coronavírus teve impacto sobre o câmbio, o que disse ser esperado. A taxa básica chegou à mínima histórica de 2% ao ano, nível que vigorou até março, quando o BC iniciou o ciclo de aperto monetário.

Atualmente, a Selic está em 6,25% ao ano e o BC tem comunicado que deverá elevá-la novamente em 1 ponto percentual em sua próxima reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), no fim deste mês.

“Desde o início deste ano tem ocorrido um ajuste muito importante desse diferencial de juros ajustado ao risco” disse Serra.

“O câmbio tem reagido de fato mais devagar do que se imaginava, mas não dá para dizer que quebrou essa relação”, complementou.

HORIZONTE RELEVANTE

Sobre a política monetária, Serra repetiu que o BC está comprometido e tem instrumentos para trazer a inflação para meta ainda em 2022, descartando uma convergência mais demorada para essa ancoragem.

“Todas as decisões que têm pautado o comitê nesses últimos meses, em particular de março para cá, têm sido com essa visão”, disse.

Pelo seu cenário básico, o BC vê a inflação no próximo ano apenas ligeiramente acima da meta: 3,7% contra alvo central de 3,5%. Já o mercado é mais pessimista e projeta IPCA de 4,14% no ano que vem, segundo o boletim Focus mais recente.

Em meio a questionamentos de agentes econômicos sobre o papel da inércia na inflação do ano que vem, Serra disse ser natural que esse componente seja maior para 2022 do que foi para 2021, mas ressaltou que isso já “está na conta da forma como tem que estar”.

“Não compro muito argumento que temos cenário mais difícil para o lado de inércia para 22”, disse.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 07/10/2021

DIRETOR DO BC VÊ INFLAÇÃO MUITO IMPACTADA POR ITENS VOLÁTEIS COM BAIXA INÉRCIA

O diretor de Política Monetária do Banco Central, Bruno Serra, afirmou que a inércia para 2022 deve ser mais elevada devido ao nível final de inflação em 2021, previsto em 8,5% pelo BC no cenário básico. Mas ponderou que não acredita que os riscos são de alta em relação ao cenário básico. A declaração de Serra foi realizada durante live do BTG Pactual.

Ele destacou que a inflação atual está muito impactada por itens voláteis, como combustíveis e alimentos, que têm baixa inércia, enquanto os preços de serviços, com inércia maior, tendem a ser afetados por um hiato “relativamente grande e maior do que antes da pandemia” no mercado de trabalho.

Em relação aos bens, que têm inércia maior que os itens voláteis e menor que os serviços, Serra considerou que há um choque. “Conjuntura atual, por mais que seja mais persistente, tende a normalizar.”

Ciclo de juros

O diretor de Política Monetária do Banco Central afirmou que, no ciclo de alta de juros, a curva longa brasileira tende a ser mais volátil e mais inclinada do que em outros países. “A volatilidade na curva eleva o risco e então retorno para compensar risco”, disse.

Segundo o diretor do BC, em momentos de baixa da taxa básica de juros da economia, há mais demanda por títulos pré-fixados e o Tesouro Nacional, “que tem que rolar uma dívida de 80% do PIB”, consegue emitir mais esses títulos. “Quando o ciclo inverte, os fundos têm que apostar em outros ativos. O Tesouro, então, tem que recomprar dívida, o que não é tão comum em outros países”, explicou. “É um vai e vem do ciclo de juros brasileiro, é sempre assim.”

Câmbio

Serra ainda disse que o BC está confortável se precisar intervir no câmbio em 2022, um ano eleitoral, em momentos de anomalia, de excessiva volatilidade, ano eleitoral. “O BC está pronto. São US\$ 375 bilhões em reservas já. É uma situação bastante boa em percentual do PIB. Estamos super confortáveis para atuar se for necessário. Espero que não seja.”

O diretor de Política Monetária do BC disse ser surpreendente a performance do câmbio, do lado negativo, principalmente de 2020 para cá. Apesar de afirmar que não se trata de um fenômeno apenas do Brasil, afirmou que tem se perguntado sobre se os investidores estão se beneficiando menos dos termos de troca ou se decidiram aplicar recursos localmente, em tecnologia, por exemplo, um segmento com menos risco do ponto de vista dele. “Será que isso vai se inverter?”, questionou.

Serra relatou que há cerca de seis meses, ouvia que o grande problema do câmbio era o nível de juros. “Se isso é um problema, isso é um não problema, e o câmbio vai voltar. Quero deixar claro que não vamos entregar meta de inflação este ano, mas estamos atrás da de 2022.”

Ele também disse que a discussão fiscal tem sido dura e que o cobertor é curto, lembrando que o mundo está saindo de uma pandemia. “Pressões são grande e mantêm incerteza que pressionam cambio também”, afirmou.

Além disso, o diretor disse que também não é possível ignorar os impactos de medidas no mercado micro, como a lei 14.031/2020. “Quando somamos esses montantes, são US\$ 70 bilhões, US\$ 80 bilhões em um horizonte de 18 meses. É muita coisa, é muito dólar”, comentou. Para o ano que vem, Serra disse que espera um mercado mais líquido, com fluxos mais equilibrados.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 07/10/2021

EMBORA A PANDEMIA ESTEJA FICANDO PARA TRÁS, EFEITOS PERDURAM, DIZ DIRETOR DO BC

O diretor de Política Monetária do Banco Central, Bruno Serra, afirmou que os números da pandemia de covid-19 estão melhorando no mundo, mas que os efeitos sobre a economia estão perdurando. “Embora a pandemia esteja ficando para trás, efeitos estão perdurando”, disse, durante live organizada pelo BTG Pactual.

Citando números dos EUA como um exemplo do fenômeno mundial, Serra disse que o choque de demanda por bens tem sido mais persistente. “É um choque positivo na demanda por bens, que tem sido entendido como temporário, mas tem sido mais persistente.”

Por outro lado, disse que o consumo de serviços está retomando, mas ainda abaixo do pré-pandemia.

Desigualdade e gap

O diretor de Política Monetária do Banco Central salientou que a desigualdade da retomada da atividade entre setores da economia virou um “gap enorme de ociosidade”. “Voltamos para o menor nível de ociosidade de bens desde 2014. Isso ajuda a explicar a produção de bens de capital e o ritmo de investimento mais forte”, disse, acrescentando que também há implicações sobre o mercado de trabalho.

Serra salientou que há ainda ociosidade em alguns setores, como o de serviços, enquanto o de bens de capital joga a ociosidade para o outro lado, com uma demanda forte. “Há choque de inflação de bens muito forte, e o repasse fica muito fácil”, avaliou.

O diretor comparou o movimento dos núcleos da inflação do Brasil com outros países que são comparáveis e salientou que a do Brasil está “no meio” do gráfico. “(O Brasil) foi dos países que mais sentiram a primeira onda de lockdown, e agora está subindo mais”, disse.

Sobre a atividade, ele analisou que a recuperação do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) doméstico foi, de fato, em ‘V’. “Mas setorialmente, retomada foi bastante desigual”, disse, acrescentando, por exemplo, que o segmento de bens de capital está “bombando”.

Serra comentou ainda sobre a disparada do preço de algumas commodities, citando que a do petróleo foi bem pronunciada, com uma elevação entre 90% e 95% de um ano para cá. O movimento, de acordo com ele, também tem sido visto em algumas commodities agrícolas.

O diretor afirmou, porém, que não há escassez de contêineres, como vem se propagando no mercado. “O que tem é que a demanda cresceu bastante. O movimento está mais ligado ao comércio de bens”, apontou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 07/10/2021



MONEYTIMES

PERTO DE ACERTAR COM PP, BOLSONARO PODE ATRAIR DEPUTADOS, MAS PROVOCAR RACHA NO PARTIDO

Por Reuters



“Ele acha que Bolsonaro vai conseguir eleger outra bancada dessas, mas é uma avaliação que tenho muitas dúvidas que possa se confirmar” (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

Com sua filiação praticamente acertada no PP, o presidente Jair Bolsonaro está próximo de definir seu futuro político, mas pode causar um terremoto no novo partido e não conseguir os palanques para a eleição presidencial que

deseja, especialmente na região Nordeste, disseram fontes ouvidas pela Reuters.

Depois do fracasso da tentativa de criar sua própria sigla, o Aliança pelo Brasil, Bolsonaro está sem partido desde o final de 2019.

O acerto com o PP ao qual já foi filiado teve altos e baixos, chegou a ser descartado, mas ganhou força com o apoio do ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, mesmo com uma parte considerável do partido sendo contra.

Duas fontes ouvidas pela Reuters explicam que, apesar da filiação do presidente dificultar a situação do partido no Nordeste de onde vem o próprio ministro, que é do Piauí Ciro vê uma chance de fazer crescer o PP nas regiões Sul e Sudeste sem esforço.

“Ele me disse pessoalmente, para o PP crescer no Sul e Sudeste só estando com Bolsonaro, e que esse é o interesse do partido, apesar de reconhecer que cria uma contraposição com Nordeste”, disse uma das fontes, próxima a Bolsonaro.

O atual ministro da Casa Civil conta com a possibilidade de eleger cerca de 20 deputados entre Rio de Janeiro e São Paulo, contando com a atual base bolsonarista que sairia do PSL na janela partidária para acompanhar a ida de Bolsonaro ao PP.

São nomes como Carla Zambelli e o filho do presidente, Eduardo, em São Paulo, Carlos Jordy e Hélio Lopes, no Rio de Janeiro.

“Ele acha que Bolsonaro vai conseguir eleger outra bancada dessas, mas é uma avaliação que tenho muitas dúvidas que possa se confirmar”, disse uma fonte parlamentar que acompanha as negociações.

Se pode ajudar o partido no Sul e Sudeste, a entrada de Bolsonaro no PP pode provocar uma debandada na região Nordeste ou ao menos uma dificuldade de Bolsonaro ter palanques que agreguem muito do seu próprio partido. Em vários Estados da região, o PP está em alianças com o PT e não pretende abrir mão de trabalhar com o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Na Bahia, por exemplo, é do PP o vice-governador João Leão, em uma aliança com o governador petista Rui Costa. Em Pernambuco, o PP faz parte do governo do PSB, que já se acertou com Lula para um eventual apoio em 2022, e parte da bancada não quer nem pensar em palanque com Bolsonaro.

O próprio Ciro Nogueira se elegeu senador, em 2018, em uma aliança com o PT e fazia campanha para Fernando Haddad.

As últimas pesquisas eleitorais mostram Lula bem à frente de Bolsonaro nas eleições de 2022 e, no Nordeste, essa diferença se amplia ainda mais.

A última pesquisa Datafolha mostra que, na região, Lula teria 61% dos votos contra 16% de Bolsonaro. Além disso, 70% dos nordestinos não votariam no atual presidente de jeito nenhum, enquanto esse índice nacional é de 59%.

Uma rejeição nesse nível atrapalha diretamente os planos de candidatos aos governos estaduais, Senado e Câmara.

De acordo com uma terceira fonte ouvida pela Reuters, já há inclusive conversas de alguns parlamentares deixarem o partido se a filiação de Bolsonaro for de fato confirmada o que deve acontecer em breve.

Na formação do União Brasil, com a fusão do DEM com o PSL, deputados insatisfeitos começaram já a ser sondados para trocar de partido. Ao mesmo tempo, em uma cruzada para aumentar o seu PSD, Gilberto Kassab também abriu os braços para os insatisfeitos do PP.



Paulo Guedes.

O partido deu apoio majoritário para que Guedes fosse chamado a se explicar no plenário da Casa um recado da insatisfação com Ciro e a falta de intenção de parte da bancada de apoiar Bolsonaro (Imagem: Flickr/Edu Andrade/Ascom/ ME)

A insatisfação estaria por trás, por exemplo, da reação do PP ao imbróglio envolvendo as empresas offshore do ministro da Economia,

O partido deu apoio majoritário para que Guedes fosse chamado a se explicar no plenário da Casa um recado da insatisfação com Ciro e a falta de intenção de parte da bancada de apoiar Bolsonaro.

“Ele (Ciro Nogueira) vai crescer o partido numa região e esvaziar na outra. O melhor para o partido era que o presidente não entrasse. Mas se entrar, vai ser o candidato de uma parte só do PP. O resto vai continuar com seus planos”, disse a fonte parlamentar.

Fonte: MoneyTimes

Data: 07/10/2021

VALE DIZ QUE FECHOU ACORDOS COM FAMILIARES DE TODOS OS TRABALHADORES DE BRUMADINHO

Por Reuters



Além das indenizações por dano moral, pais, cônjuges ou companheiros e filhos recebem ainda o pagamento de dano material e um seguro adicional por acidente de trabalho (Imagem: Site Oficial Vale)

A Vale (VALE3) informou nesta quinta-feira que conseguiu fechar acordos de indenização com familiares de todos os trabalhadores, próprios ou terceirizados, vítimas do desastre com uma

barragem de rejeitos de minério de ferro em Brumadinho (MG), com os valores envolvidos somando 1,1 bilhão de reais.

Para isso, foram 680 acordos desde 2019, envolvendo 2,4 mil pessoas, informou a companhia à Reuters. Isso não significa que novos acordos com familiares não possam ser fechados.

O colapso da barragem despejou uma onda de rejeitos de mineração, que deixou um total de 270 mortos, sendo 250 funcionários, ao atingir instalações da própria empresa, comunidades, rios e florestas.

“As indenizações têm como base o acordo assinado com o Ministério Público do Trabalho, com a participação dos sindicatos”, disse a companhia.

Além das indenizações por dano moral, pais, cônjuges ou companheiros e filhos recebem ainda o pagamento de dano material e um seguro adicional por acidente de trabalho.

Aos filhos também são assegurados os benefícios de auxílio creche, até 3 três anos, e auxílio educação, de 3 a 25 anos, além de plano de saúde aos cônjuges ou companheiros e aos filhos até 25 anos.

Além desses acertos, a empresa também tem trabalhado na conclusão de acordos com familiares das demais 20 vítimas que não faziam parte do quadro de funcionários, assim como outras pessoas que se sentiram atingidas de alguma forma pela tragédia.

As indenizações individuais não foram incluídas em um grande acordo de 37,69 bilhões de reais homologado este ano entre Vale e autoridades, que encerrou ações coletivas movidas na Justiça relacionadas a danos socioeconômicos e socioambientais.

Pagamentos Totais

No total, segundo a empresa, foram firmados até agora um total de 5,5 mil acordos individuais, entre cíveis e trabalhistas, o que resultou no desembolso de mais de 2,4 bilhões de reais.

Em entrevista à Reuters nesta semana, o presidente da Vale, Eduardo Bartolomeo, reiterou o compromisso da empresa em reparar as vítimas pelo desastre.

Para gerir os recursos, segundo a mineradora, os indenizados têm à disposição o Programa de Assistência Integral ao Atingido (PAIA), que atua em quatro frentes assistência psicossocial, apoio à compra de imóveis, planejamento e educação financeira e retomada produtiva urbana e rural.

“A ideia do programa é que as famílias possam receber um cuidado especial no processo de retomada de suas vidas e de seus planos”, disse a gerente de Educação e Saúde da Reparação na Vale, Maykell Costa.

Os serviços, gratuitos e de adesão voluntária, são oferecidos aos interessados no momento da assinatura dos acordos. Atualmente, cerca de 45% dos indenizados se inscrevem no programa, que já atendeu quase 4 mil pessoas desde que foi criado.

Fonte: MoneyTimes

Data: 07/10/2021

CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA NO BRASIL SOBE 0,1% EM SETEMBRO, DIZ CCEE

Por Reuters



A demanda apurada confirma projeção da CCEE para um segundo semestre de "consumo equilibrado", com índices de avanço menores do que os registrados na primeira metade do ano (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

O consumo de energia elétrica no Brasil aumentou 0,1% em setembro na comparação com o mesmo mês de 2020, para 65.176 megawatts médios, de acordo com dados preliminares da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).

A demanda apurada confirma projeção da CCEE para um segundo semestre de “consumo equilibrado”, com índices de avanço menores do que os registrados na primeira metade do ano, disse a câmara em nota nesta quinta-feira.

O mercado livre, no qual grandes empresas e indústrias negociam contratos bilateralmente com geradoras ou comercializadoras, teve aumento de 6,8% no consumo. O segmento somou 22.417 MW médios no período.

Já o mercado regulado (ACR), que atende os consumidores de baixa tensão, como os residenciais, utilizou 42.759 MW médios, volume 3,1% menor na comparação anual.

Fonte: MoneyTimes

Data: 07/10/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PIORA DA CRISE DO GÁS NA EUROPA FAZ GNL SUPERAR OS US\$ 50 E BATER NOVO RECORDE

Por epbr - 7 de outubro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

AO VIVO: 17ª rodada de licitações da ANP

Com comentários de especialistas e comandada pelos jornalistas Felipe Maciel e Gustavo Gaudarde

Os preços spot do GNL da Ásia-Pacífico atingiram novo recorde nessa quarta (6/10), com o ultrapassando US\$ 50/MMBtu pela primeira vez, à medida que a crise do preço do gás na Europa se agrava, aumentando a competição global por cargas de GNL.

— No início deste mês, o JKM já havia batido recorde, de US\$ 34,47/MMBtu para novembro. Nessa quarta, subiu US\$ 16,655/MMBtu em relação ao valor de outubro, chegando a US\$ 56,326/MMBtu. Foi o maior aumento de preço em um único dia e o nível mais alto para o JKM desde que a S&P Global Platts começou a avaliar o benchmark, em 2009.

— Os crescentes preços do gás na Europa estavam exercendo uma pressão significativa de alta sobre os preços da carga de GNL da Ásia-Pacífico, uma vez que tradings e grupos de portfólio aumentaram suas ofertas para atrair volumes para a região, de acordo com fontes do mercado.

— “O que estamos vendo é algo sem precedentes em termos do mercado físico de GNL, que é limitado em termos de liquidez e capacidade de otimização, pois um usuário final pode não ter a opção de revender uma carga no mercado à vista”, disse Jeff Moore, gerente da Asian LNG da Platts Analytics.

— Durante o processo de avaliação do Platts Market on Close no início deste mês, as negociações acordadas para cargas JKTC (Japão, Coréia, Taiwan, China) tinham prêmios de US\$ 1,70 a US\$ 2,40 por MMBtu para o TTF, contrato europeu de referência. Ontem, as ofertas para os carregamentos DES JKTC de dezembro foram publicadas com um prêmio de mais de US\$ 3/MMBtu para os preços do gás europeu.

— Os operadores do mercado ficaram surpresos com os movimentos nas referências globais de preços do gás até agora, e qualquer nível de preço alto sustentado deve resultar em mudanças significativas nas estratégias de aquisição e negociações.

— O equilíbrio entre oferta e demanda é frágil e mesmo a menor mudança incremental nas projeções de demanda é suficiente para mover os preços, disse um vendedor.

— Os contratos futuros de gás TTF de dezembro saltaram mais de 40% para atingir e atingiram US\$ 54,032/MMBtu no mercado de Singapura no fechamento de 6 de outubro. O benchmark UK NBP também aumentou para US\$ 55,182/MMBtu.

— Os preços recordes ocorreram devido ao fato de os estoques de gás da Europa estarem em seus níveis mais baixos para a época do ano em mais de dez anos, em meio à redução no fornecimento da Rússia.

— No longo prazo, a incerteza sobre o início da operação do gasoduto Nord Stream 2 da Rússia para a Europa também está pesando na curva futura.

— No mercado de GNL da Ásia-Pacífico, havia novas preocupações sobre problemas de produção no projeto Sakhalin 2 LNG na Rússia, enquanto alguns trabalhos de manutenção estavam em andamento em um trem no projeto Tangguh da Indonésia.

PetroRio e Cobra devem ficar com Albacora A Petrobras escolheu oferta do consórcio da Petro Rio e Cobra, subsidiária da francesa Vinci, para o campo de Albacora, na Bacia de Campos, segundo quatro pessoas com conhecimento do assunto ouvidas pela Reuters.

— A proposta da Petro Rio-Cobra superou uma oferta concorrente feita por um consórcio composto pela EIG Global Energy Partners e as brasileiras Enauta e 3R Petroleum, de acordo com as fontes.

— Os dois consórcios também apresentaram ofertas para o campo vizinho de Albacora Leste. Os valores exatos das ofertas não estavam claros, embora a Petrobras tenha dito no final de setembro que as ofertas recebidas poderiam ultrapassar US\$ 4 bilhões para os dois campos.

— No entanto, a Petrobras decidiu realizar uma nova licitação para Albacora Leste, afirmaram as fontes, descartando os resultados da rodada original para aquele campo.

— Em nota ao mercado nesta quinta (7/10), a Petro Rio informou que, até o momento, o consórcio não recebeu notificação formal da Petrobras sobre o assunto. 3R e EIG não quiseram comentar.

— Albacora produzia 43 mil barris de petróleo por dia (boepd), segundo documentos divulgados pela Petrobras quando a empresa lançou o processo de venda em 2020. Albacora Leste produzia 34 mil boepd na época.

Doria culpa governo federal pela alta dos combustíveis Em publicação no Instagram, o governador de São Paulo, João Doria, culpou o governo federal pela alta dos combustíveis. Foi uma resposta do governador paulista às constantes acusações do governo federal de que o ICMS cobrado pelos estados é o responsável pela elevação dos preços.

— “Estão fazendo análise simplória e tentando criar solução populista para resolver o problema do preço dos combustíveis. A culpa da alta de preços não é do ICMS dos estados. O ICMS de SP permanece inalterado há décadas e o preço dos combustíveis continua subindo”, **disse Doria**.



João Doria
05/10/2021

@jdoriajr

Estão fazendo análise simplória e tentando criar solução populista para resolver o problema do preço dos combustíveis. A culpa da alta de preços não é do ICMS dos estados. O ICMS de SP permanece inalterado há décadas e o preço dos combustíveis continua subindo.

A trágica administração econômica e política do Gov. Federal, gera desconfiança e instabilidade, colocando o dólar em alta permanente.

A inflação voltou, o dólar disparou e o preço dos alimentos assustou. Isso não é culpa do ICMS. É culpa da incompetência do Governo Federal, que fala muito e faz pouco.



— Para o governador, “a trágica administração econômica e política do Gov. Federal, gera desconfiança e instabilidade, colocando o dólar em alta permanente”.

— “A inflação voltou, o dólar disparou e o preço dos alimentos assustou. Isso não é culpa do ICMS. É culpa da incompetência do Governo Federal, que fala muito e faz pouco”, finalizou Doria.

— A fala de Doria foi reforçada pelo secretário de Fazenda e Planejamento de São Paulo, ex-ministro da Fazenda e ex-presidente do BC, Henrique Meirelles. No Twitter, Meirelles disse que já esteve “do outro lado do balcão, como ministro da Fazenda, mas nunca me ocorreu uma possibilidade tão extravagante quanto passar a conta para os estados, que é o que estão tentando fazer, no momento”.

← Sequência



Henrique Meirelles @meire... · 18h

Em resposta a @meirelles

Já estive do outro lado do balcão, como ministro da Fazenda, mas nunca me ocorreu uma possibilidade tão extravagante quanto passar a conta para os estados, que é o que estão tentando fazer, no momento.

3 11 175



Henrique Meirelles @meire... · 18h

O fato é que o preço do combustível tem um componente internacional – que é o preço do barril de petróleo. Em cima disso, a Petrobras industrializa o produto, tem sua margem de lucro e são cobrados os impostos federais, como PIS/Cofins e IPI.

2 9 145



Henrique Meirelles @meire... · 18h

O ICMS vem depois disso. Percebam que é o único componente estadual na formação do preço dos combustíveis.

1 7 143



Henrique Meirelles @meire... · 18h

Quando fui ministro – ou seja, estava no governo federal – propus um fundo de

Tweete sua resposta



— A disputa política entre o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) e os estados já teve vários rounds. No último deles, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP/AL) propôs um texto que modifica a base de cálculo do ICMS. A proposta seria discutida nesta semana, mas foi adiada para semana que vem.

A Origem Energia iniciou o fornecimento de gás natural para a Bahiagás, distribuidora de gás natural canalizado na Bahia. O fornecimento será dividido em duas fases.

— Na primeira fase, iniciada em setembro, a Origem vai entregar o volume previsto de 15 mil m³/dia. Já na segunda fase, prevista para último trimestre de 2022, o fornecimento será de 150 mil m³/dia.

— Para a fase 2, será construída a infraestrutura necessária para a entrega do gás natural, viabilizando o aumento do volume recebido pela Bahiagás.

— O contrato entre a Origem Energia e a Bahiagás prevê o atendimento por um período de seis anos.

— A Origem Energia, novo nome da Petro+, é controlada pela Prisma Capital. Recentemente, a companhia pagou US\$ 300 milhões pela aquisição da Petrobras do Polo Alagoas, conjunto de sete campos em terra e águas rasas na Bacia de Sergipe-Alagoas.

— A empresa aposta na verticalização das atividades, tem a pretensão de comercializar GLP (gás de cozinha) e também entrar no mercado de GNL de pequena escala.

Veja em epbr entrevista: Luiz Felipe Coutinho, CEO da Origem Energia

https://epbr.com.br/luiz-felipe-coutinho-ceo-da-origem-energia-sera-entrevistado-ao-vivo-na-quinta-12-de-agosto/?utm_source=newsletters+epbr&utm_campaign=5f608653f7-epbr-comece-seu-dia_20211007&utm_medium=email&utm_term=0_5931171aac-5f608653f7-183400681

Estoques dos EUA derrubam petróleo Os preços do petróleo caíram quase 2% nessa quarta (6/10), recuando das máximas de diversos anos, já que um aumento inesperado nos estoques de petróleo dos EUA levou os compradores a uma pausa após os recentes ganhos.

— O Brent atingiu 83,47 dólares o barril, a sua máxima desde outubro de 2018, mas fechou em 81,08 dólares, queda de 1,48 dólar o barril, ou 1,8%. O WTI avançou para 79,78 dólares, a máxima desde novembro de 2014, antes de cair para 77,43 dólares, para um recuo diário de 1,50 dólar, ou 1,9%.

— Os estoques de petróleo dos EUA aumentaram 2,3 milhões de barris na semana passada, contra as expectativas de uma queda modesta de 418.000 barris, disse o Departamento de Energia dos EUA. Os estoques de gasolina também aumentaram, enquanto os estoques de derivados caíram apenas modestamente. Reuters

A Raízen fechou contrato para formação de uma joint venture com o Grupo Gera, que atua no segmento de energia. A Raízen Energia irá investir aproximadamente R\$ 212 milhões por participações em empresas do Grupo Gera, além de fazer um aporte primário no total de R\$ 106 milhões para desenvolvimento de novos negócios.

— O Grupo Gera está presente em 14 estados gerenciando mais de 15.000 unidades consumidoras de energia, investindo em projetos de geração distribuída para grandes empresas e gerindo energia e utilidades de grandes consumidores nacionais.

O Contrato com o Grupo Gera envolve as seguintes operações:

- Geração de energia atualmente com 15 plantas em 4 estados (São Paulo, Rio de Janeiro, Paraíba e Pernambuco) e capacidade instalada para geração de 23 MW (127.000 MWh/ano), utilizando fontes limpas e renováveis como solar, hidro e biogás de resíduos sólidos urbanos;
- Desenvolvimento de novos projetos de geração distribuída de energia renovável;
- Soluções de tecnologia relacionados a contratação, gestão e consumo de energia elétrica e eficiência energética com foco no desenvolvimento e inovação para os consumidores de energia.

Com a conclusão desta operação a Raízen passará a deter o controle dos segmentos de Geração de Energia e Desenvolvimento e a Gera manterá o controle de Soluções.

— O fechamento desta operação está sujeito à satisfação de determinadas condições suspensivas estabelecidas no contrato, além de possíveis ajustes de preço comumente previstas neste tipo de transação.

Certificação de conteúdo local A diretoria da ANP aprovou nessa quarta (6/10) o relatório final da análise de impacto regulatório (AIR) sobre a Resolução ANP nº 19/2013, que estabelece os critérios e procedimentos para execução das atividades de certificação de conteúdo local. No relatório final, a agência conclui pela necessidade de alteração na Resolução ANP nº 19/2013. Será elaborada uma minuta de resolução para efetuar essas mudanças, que passará por consulta e audiência públicas.

— A atividade de certificação de conteúdo local, regulada pela Resolução nº 19/2013, é exercida por instituições acreditadas pela ANP (os organismos de certificação) e consiste em aferir o percentual de conteúdo local em determinado fornecimento de bem ou serviço e atestá-lo publicamente.

— A ANP identificou oportunidades de melhoria na conversão de moedas; operações de revenda de produtos nacionais; serviços e conjuntos de origem estrangeira; e parâmetros de certificação de Sistemas – mais especificamente na definição do valor total do Sistema e do método a ser utilizado conforme níveis de atividades realizadas em território nacional.

— O relatório preliminar da AIR passou por consulta pública, na qual foram recebidas 67 contribuições. Essas sugestões foram avaliadas pela ANP para elaboração do documento final.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 07/10/2021

GOVERNO ESTUDA CRIAR LEILÃO DE ÁREAS PARA EÓLICA OFFSHORE

Regulação é esperada para este ano

Por Gabriel Chiappini - 7 de outubro de 2021 - Em Eólica, Mercado offshore, Política energética

O marco regulatório das eólicas offshore deve ser feito por decreto e criar regras para definir, por leilão, quem terá o direito de explorar as áreas marítimas para geração de energia, apurou a epr.

O leilão resolveria o dilema de projetos sobrepostos atualmente em processo de licenciamento junto ao Ibama, por exemplo.

O Ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, reiterou a promessa de um marco legal das eólicas offshore até o fim deste ano, durante o evento Proenergia, que aconteceu nesta quarta (6) no Ceará.

A regulamentação é muito aguardada por setores do mercado, que cobram regras claras e segurança jurídica.

A necessidade leilão para contratação das áreas offshore não é consenso.

A discussão também é feita no Congresso Nacional, onde tramitam projetos para o segmento.

Além de definir como será a concorrência pelo direito de uso das áreas, são esperadas definições sobre a contratação da energia, conexão dos parques marítimos e outros aspectos da operação.

Um dos pontos defendidos é a criação de leilões específicos para contratação de energia por grandes consumidores, como uma alternativa para viabilizar os altos custos dos futuros parques offshore.

Atualmente existem 23 parques eólicos offshore com processos de licenciamento abertos, que somam 46,6 GW de capacidade, de acordo com o Ibama.

Eólicas offshore e hidrogênio verde

Os investimentos em parques offshore estão diretamente ligados ao desenvolvimento de negócios para produção de hidrogênio verde (H2V), que vêm movimentando os portos brasileiros.

Até agora, com exceção de Pernambuco, os memorandos de entendimento assinados no Brasil para implementação de unidades produtoras de H2V se deram em estados que contam com portos próximos a futuras instalações de parques eólicos offshore.

Ceará (Porto do Pecém): Enegix, White Martins, Qair, Fortescue, EDP e Neoenergia.

Rio de Janeiro (Porto do Açu): Fortescue

Pernambuco (Porto do Suape): Qair e Neoenergia

Espírito Santo (Porto Central): AmmPower

Rio Grande do Norte: Entrepzyze Energy

O Ceará é o que mais vem se destacando nessa corrida pelo hidrogênio verde. O estado já firmou parceria com seis empresas para implementação de projetos de de H2V, a serem desenvolvidos no Hub de Hidrogênio do Porto de Pecém .

Na presença do ministro Bento, o secretário do desenvolvimento econômico e trabalho do Ceará, Maia Júnior, cobrou ao chefe da pasta de Minas e Energia celeridade na regulamentação das eólicas offshore e do hidrogênio verde.

“Precisamos de um andar célere e urgente na regulamentação de produção de H2V no país. Não podemos perder esse trem que passa em alta velocidade no nordeste”, cobrou o secretário.

Em resposta, o ministro afirmou que atender ao pedido “é um dever do gestor de política pública realizar”.

Ao longo da sua apresentação, Bento Albuquerque destacou que o MME calcula R\$ 30 bilhões de reais já de contratos em projetos de hidrogênio verde no Brasil, sem revelar as empresas.

“O investimento irá ocorrer se houver segurança jurídica, se houver segurança regulatória”, disse. “O Nordeste será um grande exportador de energia não só para o Brasil, mas também com hidrogênio verde para o mundo”.

Se saírem do papel, somente os projetos de H2V e eólicas offshore da Enegix, Qair e Fortescue, no Pecém, superam os R\$ 100 bi em investimentos.

Em agosto, o MME apresentou as diretrizes do Plano Nacional do Hidrogênio (PNH2). A estratégia do governo é incentivar não só o hidrogênio verde, mas as diferentes rotas de produção do combustível.

Entre as diretrizes do PNH2 está “aproveitar o gás natural nacional com captura e armazenamento de CO2 para produção de hidrogênio azul; e a competitividade das renováveis para o hidrogênio verde e as possibilidades trazidas pelos biocombustíveis, como etanol e biogás”.

Parques offshore em licenciamento no Brasil

Bahia:

Nova Energia (Sowitec) – 3,4 MW

Ceará:

Caucaia (Bi Energia) – 576 MW

Asa Branca (Asa Branca) – 400 MW

Jangada (Força Eólica do Brasil) – 3 GW

Camocim (Camocim Eirelli) – 1,2 GW

Dragão do Mar (Qair Marine Brasil) – 1,2 GW

Espírito Santo:

Votu Winds (Votu Winds) – 1,4 GW

Piauí:

Vento Tupi (Ventos do Atlântico) – 1 GW

Palmas do Mar (Bosford Participações) – 1,4 GW

Rio de Janeiro:

Maravilha (Força Eólica do Brasil) – 3 GW

Aracatu (Equinor Brasil Energia) – 3,8 GW

Ventos do Atlântico (Ventos do Atlântico) – 5 GW

Ventos Fluminenses (Bosford Participações) – 2,8 GW

Ventos do Açú (Prumo Logística SA) – 2,1 GW

Rio Grande do Norte:



Pedra Grande (Pedra Grande) – 624 MW

Maral (Ventos do Atlântico) – 2 GW

Alísios Potiguares (Bosford Participações) – 1,8 GW

Ventos Potiguar (Internacional Energias) – 2,4 GW

Rio Grande do Sul

Águas Claras (Força Eólica do Brasil) – 3 GW

Ventos do Sul (Ventos do Atlântico) – 6,5 GW

Tramandaí Offshore (Ventos do Atlântico) – 702 MW

Ventos Litorâneos (Bosford Participações) – 1,2 GW

Bravo Vento (João Amílcar Roehrs) – 1,1 GW

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/10/2021

PREÇOS DOS DERIVADOS DE PETRÓLEO: PRIVATIZAÇÃO, IMPORTAÇÕES E FINANCEIRIZAÇÃO

Artigo por José Sergio Gabrielli de Azevedo

Por epbr - 7 de outubro de 2021 - Em Combustíveis, Opinião, Petróleo e gás, Política energética

Como sempre acontece quando os preços do petróleo sobem, os debates sobre a distribuição da renda petroleira começam a dominar o mundo político.

As políticas de preços assumem um papel de destaque, focando mais nos efeitos do que nas causas dos seus aumentos, que impactam profundamente a vida das pessoas, carregando grande parte do orçamento familiar para os combustíveis e aumentando, em cascata, os custos de produção, com os aumentos de fretes e seus impactos nas relações intersetoriais.

A grande questão é se os preços domésticos precisam seguir as flutuações dos preços internacionais e qual a velocidade desses ajustes.

Em outro artigo[1], lembra-se que o parque mundial de refino se estabeleceu, logo depois da II Guerra, principalmente, nos países consumidores de derivados de petróleo, ampliando-se o mercado internacional do petróleo cru. Nesse mercado, as grandes empresas internacionais (IOCs) enfrentaram o crescimento das estatais (NOCs), que passaram a controlar o acesso à maior parte das reservas mundiais do hidrocarboneto.

Entre outras consequências dessa disputa, ocorreu a expansão dos mercados financeiros de contratos futuros para entrega de petróleo e de derivados, que permitiu a associação dos capitais produtivos e financeiros na minimização dos riscos de flutuação dos preços e redefinição das parcelas da renda petroleira entre os produtores da matéria prima, geralmente situados em países com pequenos mercados consumidores, e os refinadores e distribuidores, em países principalmente importadores de petróleo, mas com parque de refino instalado.

Cada vez mais, os preços do petróleo e dos derivados dependem de variáveis financeiras, mais do que da escassez relativa dos próprios produtos. Uma ciranda financeira se estabeleceu.

Nesse sentido, cada país passou a adotar mecanismos de fixação de preços domésticos de derivados de petróleo que refletiam sua capacidade de acesso ao produto cru, sua disponibilidade de capacidade de refino, a logística de sua distribuição e suas políticas tributárias que

diferenciavam os preços, mas que, mantendo uma certa relação de longo prazo com os preços do petróleo de referência, apresentavam diferenças nas suas trajetórias de curto prazo.

Assim, os preços dos derivados nas bombas dos postos da Costa Oeste não seguiam contemporaneamente as variações dos preços do Golfo do México ou da Costa Leste dos EUA, da mesma forma que os preços europeus apresentavam uma certa diferenciação dos movimentos de curto prazo, em relação à trajetória convergente nos movimentos de longo prazo.

Internacionalmente há uma certa diferenciação importante entre os níveis absolutos dos preços dos derivados de petróleo, com os países grandes produtores de petróleo e com exportações muito maiores do que os mercados domésticos mantendo os níveis dos preços de derivados mais baixos e com flutuações menores, enquanto os grandes importadores de derivados e de petróleo acompanham as movimentações de referenciais internacionais mais de perto.



Centro de Distribuição da Petrobras no SIA, Terminal Terrestre de Brasília, onde se armazena e distribui produtos da companhia para os postos de combustíveis do Distrito Federal.

Comparações internacionais

Entre os quinze países com a gasolina mais cara do mundo, somente a Noruega é um produtor significativo de petróleo, mas que adota uma política de tributação sobre os derivados para induzir sua substituição na matriz energética, em função dos desafios do aquecimento global.

Entre os quinze países com a gasolina mais barata do planeta, todos são grandes exportadores de petróleo e de gás natural e têm seus mercados domésticos pequenos, em relação ao volume de suas exportações[2].

Com isso os consumidores internacionais de petróleo cru ou de gás natural acabam fazendo um subsídio cruzado para manter os consumidores domésticos desses países com preços relativamente mais baixos para seus combustíveis fósseis.

Olhando para o futuro, há algumas tendências consolidadas que devem ser destacadas:

- As novas capacidades de refino estão predominantemente situadas nos países produtores do Oriente Médio e na Ásia, especialmente na China e Índia.
- Os novos parques de refino são muito mais integrados com a petroquímica, constituindo-se em complexos petroquímicos para a produção de produtos transformados, reduzindo proporcionalmente a produção de combustíveis para veículos de transporte.

Essas duas tendências agravam os problemas da precificação dos derivados de petróleo, que ainda estão em fase de expansão de seus modais de transporte intensivos em derivados de petróleo, que terão de ser abastecidos mais e mais por importações, mesmo enfrentando crescentes dificuldades de fretes de longa distância, tanto por redução da frota de embarcações, como dificuldades logísticas e de geopolítica para essas rotas.

Nesse contexto, no médio prazo, pós-pandemia, longe de um ciclo de baixa de preços se observa, ao contrário uma elevação desses preços, seja por ação direta dos acordos da OPEP com a Rússia para conter o crescimento da produção, seja por aumento dos custos de transportes dos produtos, seja por aumento dos custos de exploração e desenvolvimento em reservatórios cada vez mais difíceis de se descobrir e com conformações geológicas e geofísicas que exigem tecnologias mais complexas e mais caras. Preços tendem a subir.

A liquidez internacional e as buscas de rendimento para os especuladores financeiros encontram nos mercados futuros de petróleo e derivados um bom porto para seus investimentos, validando a

tendência dos preços altos, mesmo que às custas de redução da parcela não combustível dos orçamentos familiares, especialmente da baixa renda.

Preços altos, refinarias relocadas nos países produtores, maior dependência das importações de longa distância e custos mais elevados exigem mais ação do governo com políticas próprias para enfrentar o problema.

Contexto brasileiro

O Brasil tem ido em direção contrária, diminuindo o papel da regulação estatal e esfacelando o sistema Petrobras, com a saída da distribuição (venda da BR), abertura das unidades de processo e logística para concorrentes e estímulos para a entrada de novos operadores na produção e venda de refinarias, diminuindo a possibilidade de intervenção mais efetiva no setor.

O Brasil tinha uma situação relativamente privilegiada, com uma produção de petróleo de tamanho equivalente a sua capacidade de refino e ao consumo doméstico.

Essas três variáveis se situam entre 2,1 e 2,5 milhões de barris por dia de equivalentes de petróleo.

Não é o caso dos países que mantêm os preços domésticos mais desconectados dos preços internacionais, com um volume de produção e exportação de petróleo cru muitas vezes maior do que o refino e consumo domésticos.

Além disso, nos últimos anos, o número de importadores de derivados aumentou significativamente no país, ao mesmo tempo em que a utilização da capacidade instalada nas refinarias da Petrobras caiu.

O Brasil ficou mais dependente da importação de derivados, ao mesmo tempo em que aumentou suas exportações de petróleo cru, tirando de qualquer plano estratégico os projetos de ampliação do parque de refino.

Enquanto o PIB mantiver o crescimento medíocre que vem apresentando nos últimos sete anos o problema não aparece. Teremos um apagão de derivados, se o Brasil voltar a crescer.

Nesse contexto, a política de preços dos derivados não pode se resumir a uma disputa entre os acionistas que querem retornos de curto prazo e os consumidores brasileiros.

É claro que essa disputa existe, mas não necessariamente todos os acionistas têm o mesmo objetivo, nem a distribuição da renda petroleira se resume a esses grupos de interesses. Entre os acionistas, mesmo os privados, há aqueles que têm uma visão de longo prazo de valorização de seu capital, com expansão de market share dos derivados, investimentos em projetos de alta rentabilidade e valorização de ativos no longo prazo.

Por outro lado, não é verdade que qualquer outra política que não seja o ajuste imediato dos preços domésticos aos preços internacionais signifique prejuízo dos acionistas.

O preço doméstico se situa entre o referencial do preço internacional e o custo de produção doméstico. A distribuição dessa parcela da renda petroleira é uma escolha da estratégia da empresa.

Maximizar os retornos dos acionistas do curto prazo pode significar uma deterioração do valor do capital investido no longo prazo, por perda da capacidade de crescimento, diminuição do seu papel no mercado e abertura para mais concorrência dos importadores e outros produtores.

No caso atual, o governo confunde o nível absoluto dos preços com a sua variação, atribuindo aos governadores, que recebem os impostos indiretos, como o ICMS, calculado sobre o preço das

bombas como os principais vilões para o aumento dos preços de gasolina, diesel e gás de cozinha.

Os tributos indiretos são percentagens sobre o valor de venda e como tal sobem quando os preços sobem, mas, como proporção, não podem ser responsabilizados pelo próprio aumento.

As variações, que são muito rápidas pela política de preços da Petrobras, são as principais causas do aumento dos preços. Por outro lado, os impostos indiretos desempenham um papel redistributivo importante, sendo a principal fonte de recursos fiscais de muitos governos estaduais.

Por outro lado, não se pode tratar todos os derivados da mesma forma. A política de preços da gasolina, que atinge principalmente os veículos privados de transporte de passageiros, não pode ser igual à política de preços do diesel, que impacta os custos de transporte de mercadorias, os custos de operação de máquinas e equipamentos e os transportes coletivos de passageiros.

De forma distinta também deve ser a política de preços do GLP, o gás de cozinha, que por seu efeito gigantesco sobre a renda das famílias mais pobres tem levado a sua substituição por lenha e por outros combustíveis, perigosos e atrasados na eficiência energética.

A possibilidade de utilização de petróleo nacional nas refinarias, que tiveram investimentos em aumento de sua capacidade de conversão realizados no período do governo Lula/Dilma, cria mais um colchão para amortecer as flutuações de preços internacionais nos preços domésticos, sem chegar a dar prejuízo aos acionistas.

A utilização do petróleo doméstico, produzido em uma empresa integrada, é calculada utilizando-se os custos de produção, que no caso do pré-sal são muito mais baixos do que os preços internacionais de petróleo, ampliando as margens de refino.

O mesmo não ocorre numa empresa não integrada, nem com a utilização de petróleo importado, precificado a preços de mercado e não a custos de produção.

Maior utilização das refinarias, processando mais petróleo nacional, possibilita a suavização das variações de preços domésticos.

Dessa forma, não é a política de preços a principal vilã do repasse imediato dos preços internacionais para as contas do consumidor brasileiro. É a política geral para o setor, com o desmonte da Petrobras, sua subordinação aos interesses financeiros de curto prazo de alguns acionistas e sua saída da distribuição e da logística, com ampliação das importações de derivados as principais forças causadoras das variações dos preços brasileiros.

Os ataques da oposição têm se concentrado em destacar os erros da política de preços da Petrobras, quando a causa principal do problema encontra-se na política para o setor.

Com privatizações aceleradas, concentração nas exportações de petróleo cru, não expansão do refino e aumento das importações, os preços internacionais serão rapidamente repassados para o mercado doméstico e os acionistas financeiro de curto prazo agradecerão.

É preciso manter uma relação de longo prazo dos preços domésticos com os preços internacionais, mas não precisamos ser o país que ajusta mais rapidamente o mercado interno às variações internacionais, nem caminhar para um desmonte das políticas públicas de intervenção no setor. Mas a política geral do governo é essa: desmonte do estado e entrega à sanha do mercado de curto prazo. Até quando?

Referências Bibliográficas

GABRIELLI DE AZEVEDO, J. S. Há um preço internacional do petróleo? Financeirização e combustíveis. Observatório da Economia Contemporânea/Le Monde Diplomatique, 05/03/2021, 2021.

NOZAKI, W.; COUTINHO, I.; COSTA, R. D. (ed.). A Economia política dos hidrocarbonetos entre a pandemia e a transição energética 1ª ed. Brasília: Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais/INEEP, 2021. 154 p., Epub.

[1] (GABRIELLI DE AZEVEDO, 2021) também publicado em (NOZAKI; COUTINHO; COSTA, 2021, p. 99-108.)

[2] (GABRIELLI DE AZEVEDO, 2021)

José Sergio Gabrielli de Azevedo é professor aposentado da UFBA, pesquisador do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis Zé Eduardo Dutra (Ineep). Ex-presidente da Petrobras (2005-2012)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/10/2021

GOVERNO PODE MUDAR RUMOS DA POLÍTICA DE BIODIESEL

Por Nayara Machado - 6 de outubro de 2021 - Em Biocombustíveis, Diálogos da Transição

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

No mesmo dia em que produtores de biodiesel, fabricantes de automóveis e representantes de postos, distribuidoras e transportadores levaram ao Senado a discussão sobre o futuro do mandato de biodiesel, o governo federal criou um grupo de trabalho para “propor critérios para a previsibilidade” do teor do biocombustível adicionado ao diesel.

Uma resolução aprovada pelo Conselho Nacional de Política Energética (MME) nesta terça (5) dá ao GT três motivações principais:

- i) subsidiar o CNPE, em caso de necessidade, na definição do teor de biodiesel adicionado ao diesel, por meio do estabelecimento de uma metodologia pública e com critérios objetivos;
- ii) tratar o tema através de grupo multidisciplinar, abarcando todas as áreas do governo afetas ao Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel;
- iii) dar previsibilidade do teor de biodiesel ao setor produtivo e à sociedade, que serão beneficiados pelo acompanhamento da metodologia pública estabelecida pelo Poder Executivo.

Segundo nota do Ministério de Minas e Energia (MME), a resolução também determina um prazo de 30 dias para a ANP avaliar e informar se há alguma limitação para o uso de 15% de biodiesel no diesel (B15), como previsto em cronograma do CNPE.

A discussão tem algumas motivações de fundo.

Uma é a inserção do diesel verde (ou HVO) na matriz de combustíveis.

O debate começou na ANP, com a especificação do novo combustível. Relembre

A pauta agora está em outro GT do MME, que deve apresentar proposta de política pública para os combustíveis do ciclo Diesel no próximo dia 17.

Segundo Fábio Vinhado, coordenador-geral de Biocombustíveis do MME, será uma proposta para inserção tanto do diesel verde, quanto do diesel coprocessado com óleo vegetal com tecnologia patenteada pela Petrobras, o Hbio.

Ele falou durante audiência na Comissão de Infraestrutura do Senado na terça.

É uma questão que divide diferentes elos da cadeia, mas o setor de biodiesel ainda não foi chamado para conversar sobre a proposta do governo.

“O MME disse que seria feito um debate, mas ainda não aconteceu. Os produtores aguardam a convocação do workshop para apresentação dos trabalhos do grupo antes de serem encaminhados ao CNPE”, diz Donizete Tokarski, diretor superintendente da Ubrabio (associação do setor de biodiesel), à epbr.

Em relação ao novo GT anunciado ontem, Tokarski diz esperar que o governo considere as externalidades positivas do biodiesel, e não apenas a questão de preço.

“Mais do que preocupar com as máquinas, que é o que os outros setores estão preocupados, nós temos que nos preocupar com as vidas. Temos que nos preocupar com as pessoas que estão morrendo por conta da poluição”, completa.



Reunião do Conselho Nacional de Política Energética nesta terça (5) - Foto: Bruno Spada/MME

O que querem os diferentes setores

Petrobras e outros supridores de combustíveis, segmentos do mercado de distribuição e de consumidores defendem que o diesel verde possa fazer parte do mandato de biodiesel.

Alegando problemas de qualidade no biodiesel, relatados pelos principais usuários de diesel, os transportadores, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) pede a manutenção do teor de 10% de biodiesel “até verificação e validação positiva” de novos testes em motores do ciclo Diesel.

Também defende a entrada de novas rotas tecnológicas de combustíveis renováveis, como o diesel renovável.

Mesma agenda da Anfavea (montadoras), Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) e Fecombustíveis (revenda).

Produtores de biocombustíveis, por sua vez, argumentam que o HVO deve deslocar a parcela de diesel fóssil no combustível – algo como um B20H5, em um cenário hipotético em que a política do governo – ou a legislação – estipule a inserção de 20% de biodiesel e 5% de HVO no diesel B, vendido nos postos.

São contra a redução do percentual obrigatório para B10 e também contra a inserção do diesel coprocessado como um biocombustível.

A crise de preços dos combustíveis também colaborou para colocar em questão qual seria o percentual ideal de biodiesel no diesel.

Ao longo de 2021, a mistura obrigatória que deveria ser B13 (13%) ficou reduzida na maior parte do ano, sob a justificativa de impacto no custo do diesel vendido ao consumidor final.

Veja como foi o ano para o setor de biodiesel:

- Governo reduz pela 4ª vez mistura obrigatória de biodiesel para B10
- CNPE fixa mistura de biodiesel em 12% para o 81º leilão
- Distribuidoras promovem nova campanha pela volta do diesel B10
- Governo mantém percentual de biodiesel reduzido para o 80º leilão
- Leilão de biodiesel negocia 1,05 bilhão de litros, refletindo redução da mistura obrigatória

Curtas

RenovaBio. Ontem (5) o CNPE também definiu as metas compulsórias anuais de redução de emissões de gases de efeito estufa para as distribuidoras de combustíveis fósseis referentes ao período de 2022 a 2031...

...Para 2022, a meta global será de 35,98 milhões de Créditos de Descarbonização (Cbios). Para o período seguinte (2023 a 2030) o CNPE reitera os limites e respectivos intervalos de tolerância estabelecidos anteriormente e também estipula os valores para o ano de 2031.

Biocombustíveis e o futuro da mobilidade urbana foi tema de painel da Shell Talks também na terça. Ricardo Mussa (Raízen), Plínio Nastari (Datagro) e Gonçalo Pereira (Unicamp) trouxeram perspectivas para novas aplicações do etanol na transição energética. Assista no YouTube

Emissões. O Brasil saiu de sexto lugar e agora é o quarto maior responsável pelo aquecimento global, segundo novo estudo do Carbon Brief. Levantamento mostra que o país é responsável por 5% do total de emissões de carbono desde a metade do século 19.

Saneamento. Novo relatório de efetividade publicado pelo BNDES analisa os efeitos do investimento em água e esgoto sobre a saúde da população. O estudo contempla o período 2007-2019 e destaca resultados como a redução de 1,1% em internações hospitalares (4% quando considerados apenas bebês). Veja na íntegra

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/10/2021

MPF TENTA SUSPENDER RETIRADA DE LIMITE DE EMISSÕES PARA PLATAFORMAS ELETRIFICADAS

A revisão diz respeito às chamadas FPSOs all electric e tramita em regime de urgência no Conama

Por Gustavo Gaudarde - 6 de outubro de 2021 - Atualizado em 7 de outubro de 2021

Em Clima, Judiciário, Mercado offshore, Petróleo e gás

Procuradores do Ministério Público Federal acionaram o Supremo Tribunal Federal (STF) nesta quarta (6) para impedir a revisão urgente de uma norma do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) de interesse da indústria de óleo.

A proposta prevê a retirada de limites de emissões de geradores de energia elétrica em plataforma de produção offshore, com a promessa de redução de emissões de carbono.

A partir de um pedido do Ministério de Minas e Energia (MME), aprovado em agosto, a revisão da resolução 382/2016 é o único item da reunião extraordinária convocada para amanhã (7), pelo Conama.

A revisão diz respeito às chamadas FPSOs all electric.

Está na agenda do governo, que tem os votos para aprovação no Conama, do Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP) e da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

São plataformas de produção totalmente eletrificadas por sistemas centrais de geração de energia, uma tendência da indústria para alterar o suprimento de energia das plantas de

processamento de óleo e gás natural, substituir combustíveis e conseguir reduzir a intensidade de carbono das operações.

A proposta vigente, contudo, deixou de restringir a retirada dos limites de emissão para a geração com gás natural, combustível que emite menos carbono e poluentes que óleo ou diesel, por exemplo.

Os procuradores federais questionam tanto a ausência de um novo limite superior para atender a demanda da indústria, quanto o rito, com mudanças feitas em questão de dias e sem garantias no texto que o benefício ambiental será alcançado.

São críticas feitas no contexto das iniciativas do governo Bolsonaro para “passar a boiada”, promovendo a desregulamentação da política ambiental, como defendia o ex-ministro de Meio Ambiente, Ricardo Salles.

Para membros do MPF, o procedimento se assemelha ao método “parecer e caneta”, defendido pelo ex-ministro.

“Tem um monte de coisa que é só parecer, caneta, parecer, caneta. Sem parecer também não tem caneta, porque dar uma canetada sem parecer é cana. Então, isso aí [desregulamentar] vale muito a pena. A gente tem um espaço enorme pra fazer”, disse Salles na época.

Ausência de participação social é questionada no STF

Os procuradores da Associação Brasileira dos Membros do Ministério Público de Meio Ambiente (ABRAMPA) fizeram uma nova manifestação em uma ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental) que questiona o “revogaço” de 2019 no regimento do conselho de políticas ambientais.

Por decreto, o governo Bolsonaro reduziu a participação de representantes da sociedade civil no Conama, o que o MPF tenta reverter.

“A proposta de resolução elimina quaisquer limites normativos para as emissões de poluentes atmosféricos de plataformas de exploração de petróleo”, afirma o pedido de suspensão cautelar feito nesta quarta (6).

As procuradoras Vivian Ferreira e Aristides Alvarenga, argumentam também que os estudos apresentados ignoraram potenciais impactos para a saúde dos trabalhadores e nos ecossistemas marítimos.

Na mesma ação, há um pedido liminar para suspender os efeitos do decreto de 2019, que também pode anular a decisão sobre a resolução 382/2016.

“Caso a liminar seja concedida, o regime de urgência (já votado) e as deliberações plenárias a serem tomadas, incluindo o mérito da presente proposta, estarão fadadas à nulidade, como consequência lógica da ilegitimidade da composição do Conama”, afirmou Fátima Borghi, procuradora regional da República e representante do MPF no Conama, em mensagem à epbr.

Um pedido de impugnação da urgência feito pela procuradora foi rejeitado pelo Conama.

No documento, ela cobra a apresentação de estudos elaborados por partes não-relacionadas às empresas, que apresentaram análises recomendando a revisão.

A urgência foi baseada na demanda por novas plataformas do pré-sal, que estão sendo contratadas ou tendo seus projetos detalhados agora, para entrada em operação na segunda metade da década.

Fátima Borghi faz críticas também ao fato de um alerta do Ibama ter sido ignorado pela avaliação final, favorável à revisão, entregue pelo Ministério de Meio Ambiente (MMA) e AGU, órgãos do governo federal.

O Ibama recomendou que a revisão, originalmente para liberar as emissões de turbinas a gás com potência superior a 100 MW, mantivesse limites de emissão e parâmetros para garantir a eficácia da nova norma.

O próprio Ministério de Minas e Energia (MME) divulgou que a mudança pode reduzir em até 20% as emissões nas plataformas de petróleo, dado que consta nas análises enviadas pelo IBP ao Conama.

“Discordamos da forma. [Uma tramitação] sem tempo hábil para análises de critérios técnicos. Para concordamos ou discordamos, precisaríamos de estudos técnicos isentos”, afirma o procurador regional da República, José Leonidas Bellem.

Ele é atual coordenador da Câmara Técnica de Qualidade do Ar do MPF e foi representante do órgão no Conama, de 2012 a 2016.

No entendimento do procurador, a revisão deveria contar com estudos de especialistas sem relação com as petroleiras.

O que são as plataformas eletrificadas?

Nesse meio tempo, a proposta mudou. A versão atual, de 9 de setembro, prevê a isenção de limites de emissão para plataformas totalmente eletrificadas por geradores em ciclo simples ou combinado, “quando a geração elétrica por cada turbogerador for inferior a 100 MW”.

A original, de 26 de agosto, previa que “os limites estabelecidos nesta resolução não se aplicam a turbinas a gás localizadas além do mar territorial brasileiro”.

O que se pretende é liberar a instalação de turbogeradores com capacidade total superior a 100 MW por plataforma, distribuída em diferentes equipamentos.

O que o IBP tenta demonstrar no Conama é que eletrificar todas as máquinas das plataformas, com a geração nesses equipamentos dedicados, torna a operação mais eficiente, o que é verdade, e portanto traz um benefício climático.

Hoje, pelo limite de potência imposto pela resolução (100 MW), a solução é queimar combustível tanto para geração de energia (turbogeradores) como acionamento mecânico de equipamentos (turbocompressores).

É uma forma de contornar a limitação do Conama, mas que é licenciada pelo Ibama, para os projetos de grande porte da Petrobras, no pré-sal.

O IBP apresentou uma simulação feita com base em uma plataforma de Mero, campo do pré-sal operado pela Petrobras, demonstrando como seria a redução da capacidade total instalada na FPSO, com a isenção do limite de emissão de cada turbogerador. Veja na íntegra (.pdf)

Além disso, esses turbogeradores não operam como uma usina termelétrica, conectada à rede de energia. A demanda é variável e é preciso ter flexibilidade no acionamento das máquinas.

Por questões técnicas – como o comissionamento da planta e a gestão da operação com óleo e gás associado ou não-associado –, a solução preferida pelas empresas são os turbogeradores bicomustíveis, que podem operar tanto com gás como óleo.

Outro ponto é que as plataformas usam gás natural não especificado, diferente do que chega no mercado consumidor em terra, que passa por tratamento para atender a requisitos da ANP, o que também tem reflexo nas emissões de gases e poluentes.

“O MME reforça o seu compromisso com a agenda ambiental, materializado nos instrumentos de planejamento de médio e longo prazo e na coerência entre as políticas e regulação, observando toda a característica de renovabilidade e diversidade da matriz energética brasileira”, afirmou o secretário-executivo adjunto da pasta, Bruno Eustáquio, quando a urgência foi aprovada.

Procurados, o IBP preferiu não se manifestar até o fechamento desta edição e o MME não respondeu aos contatos. O espaço segue aberto para manifestações.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/10/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PEC DOS PRECATÓRIOS LIBERA R\$ 50 BI NO ORÇAMENTO DE 2022, MAS TEXTO SÓ SERÁ ANALISADO DIA 19

Cifra é suficiente para viabilizar o Auxílio Brasil, programa substituto do Bolsa Família para o qual não há recursos definidos. Texto foi apresentado nesta quinta-feira

Por Geralda Doca



Adiamento de reforma do IR aponta para dificuldade do governo em proposta sobre precatórios Foto: Daniel Marengo / Agência O Globo

BRASÍLIA — A solução costurada pelo Congresso para o problema dos precatórios, decisões finais da Justiça contra a União, abre espaço de cerca de R\$ 50 bilhões no teto de gastos, que limita o crescimento da despesa à inflação no próximo ano. O texto da chamada Proposta de Emenda

Constitucional (PEC) dos precatórios foi apresentado nesta quinta-feira na comissão da Câmara dos Deputados que cuida do assunto. Mas a proposta só deverá ser analisada pelos deputados em duas semanas.

Houve um pedido de vista coletiva para o relatório e a próxima sessão da comissão ficou marcada para 19 de outubro, quando deve ocorrer a votação do texto no colegiado. O governo tem pressa no projeto, que ainda precisa passar pelo Senado, para avançar com projetos para 2022, inclusive com programas sociais.

O recurso liberado no teto é mais que suficiente para abrir espaço para o governo pagar o novo programa social que irá substituir o Bolsa Família, batizado de Auxílio Brasil, que pode ser a principal vitrine eleitoral do governo de Jair Bolsonaro em 2022.

O texto permite reduzir os precatórios no próximo ano de R\$ 89,1 bilhões para algo próximo a R\$ 40 bilhões. O ministro da Economia, Paulo Guedes, classificou essa despesa como um “meteoro” que ameaça as contas públicas no próximo ano.

Sem espaço no teto, o governo enviou um Orçamento sem aumento para o programa social em 2022. O objetivo é subir o valor médio de R\$ 189 para R\$ 300. O relatório do deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) estabelece um teto para os precatórios, baseado nas despesas com esse fim em 2016 (quando foi criado o teto de gastos), acrescido da inflação.

Esse desenho chegou a ser cogitado pelo Judiciário, liderado pelo presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Luiz Fux. O texto original do governo estabelecia o parcelamento para precatórios acima de R\$ 455 mil em dez anos. Não há mais a possibilidade de parcelamento.

— Buscamos no relatório encontrar o caminho do meio, podermos pagar aqueles precatórios que são prioritários e gerar alternativas e propostas que vão possibilitar a negociação para evitar o represamento de dívidas nos anos subsequentes — disse Motta.

O texto de Motta prevê a criação de filas de credores e medidas que permitam encontro de contas com os entes federados e formas de compensação com o setor privado, segundo técnicos a par das discussões. Estados são os principais credores do governo no próximo ano. O encontro de contas (entre os precatórios e dívidas dos estados com a União) deve abrir algo em torno de R\$ 4,5 bilhões no Orçamento do próximo ano.

Em 2022, serão pagas primeiro as chamadas Requisição de Pequeno Valor (RPV), dívidas de até R\$ 66 mil, estimadas em R\$ 20 bilhões. Sobram cerca de R\$ 18 bilhões, que serão destinados à fila de idosos e pessoas com doenças graves.

Quem não se enquadrar, poderá fazer acordo para receber o valor de uma só vez, com desconto de 40%. Os acordos serão regulados pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e serão feitas em tribunais específicos para esse fim.

Haverá ainda uma outra fila, das pessoas que não têm dívidas com o poder público e não se interessarem em fazer acordo. Elas receberão de acordo com as disponibilidades orçamentárias e serão remuneradas pela taxa Selic (juros básicos da economia). A expectativa é que haja pedido de vista do relatório.

Além do acerto de contas entre União e entes federados, o texto prevê vários tipos de negociação com o setor privado. Entre elas, quitação de débito inscrito na dívida ativa, compra de imóveis públicos, pagamento de outorga de prestação de serviço público, aquisição, ainda que minoritária, de participação societária, além de compra de direitos referentes à antecipação de excedentes de contratos de partilha de petróleo.

Dívidas dos municípios

O relator incluiu no texto autorização para que os municípios possam parcelar dívidas previdenciárias com vencimento até 31 de dezembro de 2020, inclusive já renegociados no prazo máximo de 240 meses, mediante previsão em lei municipal específica. Para isso, os entes precisam adotar medidas para reequilibrar seus regimes próprios de previdência.

O parcelamento prevê desconto de juros e multa. Os municípios poderão formalizar os pedidos até 30 de junho de 2022. A medida beneficia prefeituras em dificuldades financeiras e foi articulada pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/10/2021

CÂMARA APROVA MP DE ESTÍMULO AO CRÉDITO A MICRO E PEQUENOS EMPREENDEDORES

São alvo da iniciativa os empresários com faturamento de até R\$ 4,8 milhões por ano. Texto segue para o Senado

Por Bruno Góes



Plenário da Câmara Foto: Michel Jesus / Divulgação

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados aprovou, na manhã desta quinta-feira, a Medida Provisória 1.057, que cria um programa de estímulo ao crédito a microempreendedores individuais (MEI), a micro e pequenas empresas e a produtores rurais. São alvo da iniciativa os empresários com faturamento de até R\$ 4,8 milhões por ano.

O estímulo se dá a partir da permissão aos bancos de gerar o chamado crédito presumido. Trata-se de um benefício fiscal que concede desconto às instituições no pagamento de impostos. Agora, o texto segue para o Senado.

Segundo avaliação do governo, a medida tem o potencial de injetar R\$ 48 bilhões no setor. O programa estimula os bancos a emprestarem até 31 de dezembro de 2021.

O Conselho Monetário Nacional (CMN) já regulamentou a MP. Há prazo mínimo de pagamento da dívida em 24 meses. Beneficiários de outros programas, como o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) e do Programa de Garantia aos Setores Críticos (PGSC) não podem ser favorecidos pela iniciativa.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/10/2021

REFORMA DE TRIBUTOS DO CONSUMO É MAIS IMPORTANTE QUE A DO IR, DIZ RELATOR DA PEC 110

Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) espera que projeto seja apreciado na Casa ainda neste mês
Por Fernanda Trisotto e Júlia Lindner



Imposto seletivo: Proposta de reforma tributária de Roberto Rocha taxa cigarro, bebida alcoólica e produtos que causem danos ao meio ambiente Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA - O senador Roberto Rocha (PSDB-MA), relator da proposta de emenda à Constituição (PEC) 110, que altera os impostos sobre consumo, aposta que o texto deve ser aprovado no plenário da Casa até o fim deste mês “na melhor das hipóteses”.

Para ele, o conjunto de propostas que tramita no Congresso forma uma reforma ampla e pode ser analisado simultaneamente. Ele avalia que a PEC 110 ganhará prioridade na tramitação sobre a reforma do Imposto de Renda.

Como vai ser possível aprovar essa reforma ainda neste ano?

Nós temos 12 semanas para terminar o ano, perto de cem dias, então realmente é muito exíguo o prazo. O que posso garantir é que no Senado a gente vota (a reforma). E no Senado, se depender de mim e posso dizer também do presidente Rodrigo Pacheco, a gente vota nesse mês porque o rito do Senado é muito mais simples do que na Câmara.

É um relatório constituído a várias mãos dos senadores, dos deputados, dos governos e do setor produtivo. Eu facilitei ao máximo, chegamos a um ponto em que nunca foi possível chegar para facilitar a tramitação.

Como está o diálogo com a Câmara?

Eu tenho falado muito com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Na terça-feira mesmo eu falei com o Ricardo Barros (PP-PR), que é o líder do governo da Câmara, falei com vários líderes da Câmara. A Câmara vai estabelecer o seu calendário.

Há alguma resistência de a PEC 110 passar na frente da reforma do Imposto de Renda, que está no Senado também?

Não tem nada a ver uma coisa com a outra. A nossa proposta é de alterar a base do consumo. Renda é outra coisa. A população brasileira está mais interessada no consumo. As pessoas mais pobres, principalmente, tudo que têm, elas botam no consumo, mal dá para o consumo. E renda? Renda é para quem tem, digamos assim, um excedente.

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL - 1 de 6

Sistema complexo

O governo apresentou o projeto de lei que mexe com a tabela do Imposto de Renda, considerado a segunda parte da reforma tributária. A parte principal da reforma é a unificação dos impostos. Mas entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário brasileiro. Estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

Emaranhado de impostos

O Brasil tem, pelo menos, cinco tributos embutidos nos preços de bens e serviços: três cobrados pela União (IPI, PIS e Cofins), um dos estados (ICMS) e um dos municípios (ISS). Só o ICMS tem 27 formatos diferentes, um para cada estado e o DF. Ou seja, para vender em outros estados, o empresário tem que pagar e conhecer os diferentes tributos.

Custo alto

Além da quantidade de tributos, o custo é alto. Um exemplo é a tributação geral de medicamentos, uma das maiores do mundo, em torno de 33%. Em países desenvolvidos é de cerca de 6%. Outro item essencial com carga tributária elevada, por exemplo, é o absorvente íntimo: 27% só de imposto.

Classificação

A classificação é outro problema recorrente. É perfume ou água de colônia? A alíquota da fórmula concentrada é 42%. Já a da fragrância mais leve, de 12%. "Uma grande diferença", segundo o especialista em direito tributário e da FGV, Gabriel Quintanilha.

Burocracia sem fim

O Brasil é o país em que as empresas gastam o maior número de horas com a burocracia dos impostos, segundo um relatório do Banco Mundial que avalia 190 países. Uma empresa brasileira gasta, em média, 1.501 horas por ano cuidando de obrigações relacionadas a tributos. É cinco vezes a média gasta pelos países de América Latina e Caribe.

Efeito cascata

Esse nó de tantas informações e cobranças dificulta a vida e o caixa das empresas, além de facilitar erros. Segundo a Endeavor, 86% das empresas brasileiras apresentam algum tipo de irregularidade no pagamento de seus tributos. Estas lacunas muitas vezes são por desconhecimento das muitas regras. Mesmo assim, podem gerar multas e despesas altas.

Então a prioridade do Senado hoje é a PEC?

É, até porque isso é de autoria do Senado, de iniciativa do Senado. É uma PEC, que não precisa ir para o Executivo ser sancionada ou vetada. Isso nasce do Senado e termina no Senado.

Como essas propostas de alterações tributárias dialogam?

Para mim o ideal não é virar página tributária, que é a pior do mundo, é reescrever o novo livro tributário. Isso eu chamo de reforma tributária ampla. Não é a que está no Senado ou na Câmara, é a do Congresso, que tem iniciativa do Senado, tem da Câmara e tem do Executivo. Esse livro tem capítulos.

O primeiro capítulo é a PEC que nós estamos relatando. O segundo é o Imposto de Renda. O terceiro capítulo é do Imposto Seletivo, que a gente está criando para poder inibir o consumo de produtos nocivos à saúde e ao meio ambiente. E ele não tem a função arrecadatória. E o quarto é o passaporte tributário, que está já aprovado no Senado, e está na Câmara, tá lá o Refis. Esse combo eu chamo de reforma tributária ampla.

Como estão as conversas com a equipe econômica do governo?

O que eu posso dizer é que em relação à PEC 110 nós estamos muito afinados, tanto que ele (Paulo Guedes) estava aí na terça-feira, junto com o Tostes (José Tostes Neto, secretário da Receita Federal). Não temos nenhuma dificuldade na relação do Senado com eles nessa matéria.

A presença deles foi um ato simbólico?

Sim, de apoio do governo. Quantas vezes isso já aconteceu?

Como vai funcionar o Imposto Seletivo?

São produtos nocivos à saúde, como tabaco e bebida alcoólica, e eventualmente aqueles produtos também nocivos ao meio ambiente. É o chamado imposto do pecado, que o Guedes chama. Isso é um imposto que o mundo todo está utilizando.

E isso serviria, por exemplo, para bebidas açucaradas?

Pode ser também. Mas isso o que vai definir é a lei complementar, lá na frente, que vai definir quais são (os produtos). Isso pode ser incluído também. Produtos que provocam doenças como diabetes, hipertensão, mas não são todos, porque aí você vai eliminar tudo que tem açúcar. A própria fruta tem açúcar. Então a gente tem que ter muito cuidado na hora de fazer a lei.

O senhor propôs na PEC a devolução tributária para famílias de baixa renda. Como vai funcionar?

A lei complementar vai definir aqueles produtos e serviços que terão tratamento tributário especial e tratamento tributário diferenciado. Especial são aqueles que são favorecidos, como gás de cozinha, passagem de transporte urbano, educação, saúde, cesta básica etc. A gente também estabelece a devolução da baixa renda. De poder receber de volta, no sistema eletrônico de crédito e débito, em que ele pagou R\$ 100, e se é para devolver metade, ele recebe.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/10/2021

CORREIOS: MODELO DE PRIVATIZAÇÃO MANTERÁ COBERTURA DO ATENDIMENTO E PREÇO DE TARIFAS, DIZ PRESIDENTE DO BNDES

Gustavo Montezano disse ainda que não haverá redução no quadro de trabalhadores

Por Raphaela Ribas

RIO - O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Gustavo Montezano, garantiu, em um evento on-line realizado nesta tarde, que a cobertura de atendimento dos Correios não será reduzida, a tarifa não será aumentada e que estados e municípios vão aumentar suas arrecadações se a estatal for privatizada.

— Nosso projeto garante que a cobertura (de atendimento) não será reduzida. A gente vai manter a cobertura atualizada. Isso está contratado, é uma obrigação do futuro operador dos Correios — disse o executivo no 4º Fórum CNT de Debates, Desestatização dos Correios: Oportunidades e Desafios para o Brasil.

Montezano falou ainda sobre o aumento de preços de serviços, um dos pontos sensíveis em discussão: — A tarifa do serviço postal é regulada por lei, pelo agente fiscalizador, e não será elevada.

O BNDES é o responsável por contratar os estudos que vão formatar a modelagem da destatização.

O projeto de Lei que estabelece os parâmetros da venda foi aprovado em setembro pela Câmara dos Deputados. Tramita agora no Senado e, se aprovada e sancionada, a estatal vai à leilão, previsto para o primeiro semestre do ano que vem.

— Ela (a modelagem feita pelo BNDES) garante que todos os agentes que se beneficiam direta ou indiretamente dos Correios serão beneficiados e terão as relações com os Correios ainda melhoradas — pontua.

Sobre os empregos, outro tema polêmico a respeito das privatizações, o presidente do BNDES disse ainda não haverá redução no quadro de trabalhadores da empresa e que a visão é que “no médio prazo, a quantidade de funcionários nos Correios tende a aumentar, pois, “os históricos de privatização mostram que empresa fica mais competitiva e moderna e consegue expandir suas operações”.

— A privatização resolverá de uma vez por todas o potencial passivo que esses brasileiros têm nos seus fundos pensão. Equacionará uma insegurança para diversas famílias que não sabem se terão sua aposentaria garantida por eventuais déficits no fundo de pensão.

O presidente do BNDES disse ainda que com a desestatização, os Correios estarão mais preparados para crescer e ganhar espaço no mercado, podendo se tornar o maior operador logístico da América do Sul e até da América Latina, e que estados e municípios vão arrecadar mais com a privatização, pois a empresa privada ficará isenta da imunização tributária aplicada hoje.

— Isso se encerrará e, portanto, aumentará a arrecadação de estados e municípios onde houver demanda de entregas de correspondências e encomendas físicas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/10/2021

BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE US\$ 500 MILHÕES A VENDA DE 24 AVIÕES DA EMBRAER PARA MAIOR AÉREA REGIONAL DO MUNDO

Jatos serão entregues à americana SkyWest Airlines até abril de 2022

Por O Globo



Embraer anunciou financiamento de mais de US\$ 500 milhões pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para exportação de jatos. Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

RIO — A Embraer anunciou um financiamento de mais de US\$ 500 milhões, mais de R\$ 2,6 bilhões, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a exportação de 24 jatos comerciais E175 à empresa americana SkyWest Airlines, maior companhia aérea de aviação regional do mundo.

A entrega dos jatos começou em agosto e deve ser finalizada até abril do próximo ano.

O financiamento se dará pela linha BNDES Exim Pós-embarque, com desembolsos em reais no Brasil em favor da Embraer. Nesse tipo de operação, a importadora assume o compromisso de pagamento em dólares ao BNDES e há na transação um seguro de crédito com cobertura para riscos comerciais, políticos e extraordinários.

"A operação fortalece a produção industrial nacional em um momento em que ela ainda sente os efeitos da pandemia de Covid-19 e ajuda a viabilizar a presença de produtos brasileiros de alta tecnologia no maior e mais competitivo mercado de aviação do mundo", diz a companhia em comunicado.

IMAGENS MOSTRAM COMO VÃO OPERAR OS 'CARROS ELÉTRICOS' QUE PODEM TOMAR OS CÉUS DO BRASIL A PARTIR DE 2025 - 1 de 10 *Click no link para ver as imagens*

O eVTOL demandará uma infraestrutura bem mais simples que a necessária para os aviões nos aeroportos. A decolagem é vertical, como helicópteros e drones, dispensando longas pistas. Com a vantagem de o motor elétrico ser bem mais silencioso que o dos helicópteros, que ganharão forte concorrente Foto: Divulgação / Reprodução

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25156290-a21-3d2/FT1086A/620x372x94799496_Azul-firmou-parceria-com-a-alema-Lilium-para-trazer-ao-pais-220-carros-voadores-a-partir.jpg.pagespeed.ic.YvOHesnBQe.jpg

Simulação de voo do modelo de eVTOL da alemã Lilium, que a Azul quer trazer ao Brasil a partir de 2025 para trajetos curtos, como Rio-Búzios ou São Paulo-Guarujá Foto: Reprodução / Divulgação

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25156278-91f-f11/FT1086A/620x372x94799498_Azul-firmou-parceria-com-a-alema-Lilium-para-trazer-ao-pais-220-carros-voadores-a-partir-1.jpg.pagespeed.ic.Gujt3IHeFL.jpg

Azul firmou parceria com a alemã Lilium para trazer ao país 220 carros voadores a partir de 2025. Os modelos elétricos têm autonomia de 200 quilômetros entre uma recarga e outra Foto: Divulgação

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25155782-84c-d43/FT1086A/620x372xazulcarrovoador.jpg.pagespeed.ic.ryYf3P65MI.jpg>

A start-up alemã Lilium desenvolve o carro elétrico que a Azul quer trazer para o país: fabricante tem um dos cerca de 140 projetos do gênero em desenvolvimento no mundo Foto: Reprodução / Divulgação

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25156286-335-073/FT1086A/620x372x94799510_Azul-firmou-parceria-com-a-alema-Lilium-para-trazer-ao-pais-220-carros-voadores-a-partir.jpg.pagespeed.ic.OlbvtBUGg.jpg

A Azul avalia que esse tipo de aeronave elétrica terá um custo baixo para os passageiros, ampliando o acesso a voos curtos a quem hoje não pode pagar por uma viagem de helicóptero Foto: Divulgação

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25155786-7cd-8dd/FT1086A/620x372xazul.jpg.pagespeed.ic.EYeva5g9kx.jpg>

O interior do Lilium parece confortável e parece uma mistura de avião com automóvel: cabem seis passageiros e um piloto. E há ainda um compartimento para bagagens a bordo Foto: Reprodução / Divulgação

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25156289-1b8-4bb/FT1086A/620x372x94799506_Azul-firmou-parceria-com-a-alema-Lilium-para-trazer-ao-pais-220-carros-voadores-a-partir-1.jpg.pagespeed.ic.0XPYCCTkQR.jpg

Azul aposta nesse tipo de veículo voador para abrir um novo nicho de mercado. O desafio será certificar o novo modal e garantir a segurança dos passageiros. Foto: Divulgação

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25155783-472-90b/FT1086A/620x372xazulcarro.jpg.pagespeed.ic.S2EFtZfUdh.jpg>

Simulação de embarque no Lilium, veículo voador elétrico que tem capacidade para seis passageiros e um piloto. Decolagem é vertical, como os helicópteros. Azul quer operá-los no Brasil a partir de 2025 para voos curtos, como entre São Paulo e Guarujá ou Rio e Paraty. Foto: Reprodução/Divulgação

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25156073-69a-7a8/FT1086A/620x372x94799486_Azul-firmou-parceria-com-a-alema-Lilium-para-trazer-ao-pais-220-carros-voadores-a-partir-1.jpg.pagespeed.ic.JzkGvaQ_Tt.jpg

Carro voador da Lilium tem autonomia de 200 quilômetros, a maior entre os concorrentes. Será ideal para substituir viagens de carro de curta distância. Um carioca poderá chegar a Búzios em minutos, por exemplo, para um fim de semana no balneário. Nada mal sobrevoar os engarrafamentos enquanto os motoristas padecem lá embaixo. Foto: Divulgação / Reprodução

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25156291-59b-942/FT1086A/620x372x94799500_Azul-firmou-parceria-com-a-alema-Lilium-para-trazer-ao-pais-220-carros-voadores-a-partir.jpg.pagespeed.ic.mnrOUckFbk.jpg

Ainda em fase de testes, o eVTOL da Lilium tem um desafio para a frente: a certificação para poder voar comercialmente. Por isso a aliança com uma companhia aérea como a Azul faz sentido agora: a experiência de quem já sabe certificar aviões pode ajudar a enfrentar uma regulação num modal de transporte totalmente novo Foto: Divulgação/Reprodução

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25156288-9da-114/FT1086A/620x372x94799514_Azul-firmou-parceria-com-a-alema-Lilium-para-trazer-ao-pais-220-carros-voadores-a-partir.jpg.pagespeed.ic.XcU3nOcszV.jpg

O diretor de Crédito Produtivo e Socioambiental do BNDES, Bruno Aranha, destaca que o banco apoia a empresa na retomada do crescimento de suas vendas em meio ao "maior desafio já enfrentado na história do setor aeronáutico, garantindo, assim, a manutenção de empregos qualificados no país."

O E175 transporta até 88 passageiros. Atualmente, há mais de 600 jatos desse modelo em operação no mundo.

Segundo a Embraer, em maio de 2020 a quantidade de voos no mercado americano correspondia a 24% do mesmo mês do ano anterior, índice que se recuperou a 80% em maio de 2021.

"A aviação regional tem desempenhado um papel extremamente relevante na recuperação dos voos comerciais em todo o mundo e isso tem beneficiado os jatos da Embraer, que são os mais eficientes da indústria", destaca em nota o Vice-Presidente Executivo Financeiro e de Relações com Investidores da Embraer, Antonio Carlos Garcia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/10/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PARCERIAS COM A INICIATIVA PRIVADA TRANSFORMAM O SETOR PÚBLICO NO PAÍS

Um estudo patrocinado pela Comunitas e pela Enap mostra que, nos últimos dez anos, foram firmados 5.169 contratos do gênero nas três instâncias de governo, envolvendo diferentes áreas da administração

Por José Fucs, O Estado de S.Paulo

Nos últimos anos, uma transformação silenciosa, mas significativa, está chacoalhando o setor público brasileiro, conhecido pela resistência que oferece a tudo o que possa colocar em risco o status quo.

Puxada pela multiplicação das parcerias firmadas com a iniciativa privada e as organizações sociais, a mudança em curso está redesenhando o modelo tradicional de gestão adotado na prestação de serviços públicos, com o objetivo de melhorar os resultados entregues à população, em linha com o que ocorreu em outros países, como Inglaterra, Estados Unidos, Irlanda e Chile.

Embora as oportunidades abertas pelas parcerias ainda sejam relativamente desconhecidas do público e até de muitos governantes no Brasil, especialmente fora da área de infraestrutura, cuja visibilidade é maior, o novo modelo vem ganhando tração e conquistando trincheiras importantes em diferentes áreas da administração – de parques nacionais e urbanos a escolas e creches; de hospitais e prisões a redes de dados e programas regionais de desenvolvimento.



Escola pública do Piauí ligada à web pela parceria firmada pelo Estado com a iniciativa privada. Foto: Governo do Piauí

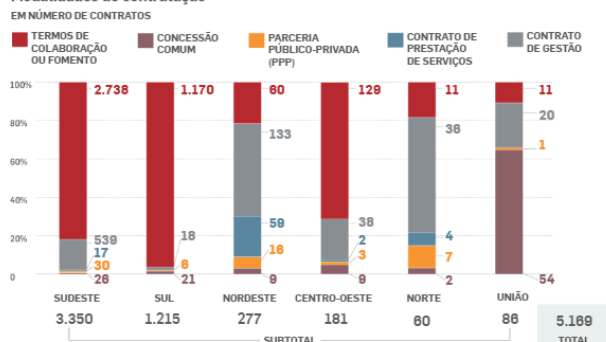
Segundo um estudo pioneiro sobre o tema, ao qual o Estadão teve acesso em primeira mão, já foram implementadas nada menos que 5.169 parcerias do gênero na esfera da União, nas 27 unidades da Federação (Estados e Distrito Federal) e nas prefeituras das capitais. Intitulado “Mapa da Contratualização dos Serviços

Públicos no Brasil”, o estudo compilou as parcerias implementadas nos últimos dez anos, com duração mínima de dois anos, e as organizou por região geográfica, modalidade de contrato e ramos de atividade.

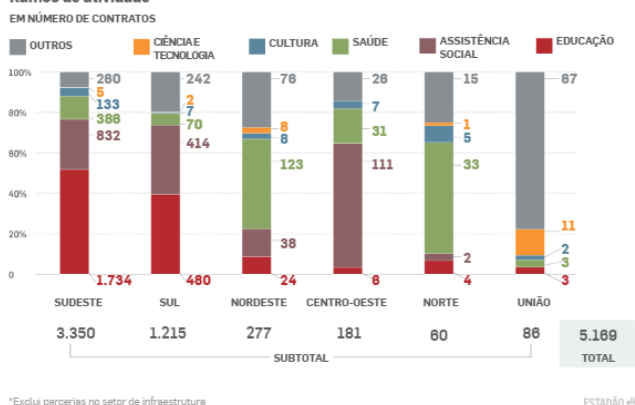
O mapa das parcerias

Quais são as principais modalidades de contrato firmadas entre o setor público e o privado para prestação de serviços e as áreas em que os parceiros privados mais atuam, por região geográfica*

Modalidades de contratação



Ramos de atividade



*Exclui parcerias no setor de infraestrutura

Fonte: Mapa da Contratualização dos Serviços Públicos no Brasil

ESTADÃO #1

Resultados

Além disso, a pesquisa analisou os resultados alcançados e os pontos fortes e fracos de cinco projetos, um em cada região: o Programa BioPará, destinado à criação e ao fortalecimento dos bionegócios; o Piauí Conectado, voltado para a instalação, operação e manutenção de uma rede pública de fibra ótica; o Serviço de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos de Campo Grande (MS); o Resíduos Sólidos Urbanos da Região e do Colar Metropolitano de Belo Horizonte (MG), que não chegou a ser executado; e o Relógios Eletrônicos Digitais, cujo objetivo é a instalação, operação e manutenção dos equipamentos, em Porto Alegre (RS). Ficaram fora do levantamento os contratos celebrados na área de infraestrutura, já bem estudada, as parcerias que não envolviam a gestão, as terceirizações de atividades-meio, como vigilância e limpeza, os convênios de governo e os projetos de execução de atividades.

Produzido pela Comunitas, uma organização sem fins lucrativos que desenvolve parcerias entre os setores público e privado, e pela Enap (Escola Nacional de Serviço Público), ligada ao governo federal, o estudo será apresentado nesta quinta-feira, 7, às 17h, no 14º Encontro de Líderes, que terá a participação de empresários, autoridades e pesquisadores e transmissão ao vivo pelo YouTube.

De acordo com Regina Esteves, presidente da Comunitas, a pesquisa deverá ser atualizada e aprofundada anualmente, incorporando informações sobre os custos e os resultados dos programas, que não foram incluídas nesta primeira edição, exceto nos casos destacados pelos pesquisadores.

“Esse mapa é uma grande enciclopédia para os gestores públicos brasileiros buscarem alternativas e soluções para gerenciamento de serviços”, diz o cientista político e consultor Fernando Schüller, que respondeu pela coordenação acadêmica da pesquisa, ao lado do engenheiro e administrador Sandro Cabral, ambos professores do Insper, uma escola de negócios de São Paulo. “Com legislação criada nos últimos 25 anos, a contratualização se tornou uma realidade no Brasil.”

Na visão de Schüller, mais do que o número de parcerias, o que o surpreendeu na pesquisa foi a diversidade das experiências. Outro ponto que chamou a atenção foi a criatividade dos gestores para cruzar as diferentes legislações, com a intenção de viabilizar modelos híbridos de parcerias. Ele cita dois exemplos para ilustrar o que diz. Um é o Hospital do Subúrbio, em Salvador. Construído e controlado pelo governo baiano, o hospital é administrado pela iniciativa privada, com funcionários e médicos contratados pelo regime da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), mas presta atendimento gratuito, pelo SUS (Sistema Único de Saúde).

O segundo caso é uma parceria na área de educação infantil feita pela prefeitura de Belo Horizonte, na qual a empresa contratada ficou responsável pela construção e pela gestão de 46 Unidades Municipais de Ensino Infantil (UMEIs) e cinco Escolas Municipais de Ensino Fundamental (EMEFs), enquanto o município manteve o controle da área pedagógica. “Eu entrevistei a diretora lá, que é funcionária pública, e ela disse que se sente muito confortável, porque pede as coisas e elas acontecem”, afirma Schüller.

Ele diz que, na área educacional, as parcerias entre o setor público e o privado poderiam ter se desenvolvido muito mais no País, mas isso não aconteceu, porque as legislações são mais restritivas, devido à força do que chama de “lobby do estatismo educacional”. “O Fundeb (Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica), por exemplo, permitiu a realização de parcerias no nível da pré-escola, mas por uma razão metafísica, de difícil compreensão, proibiu a sua adoção a partir do ensino fundamental.”

Para Schüller, a pesquisa mostrou também que o “preconceito” existente em certos setores da sociedade em relação aos contratos firmados nas áreas de educação e de saúde com gestores que têm fins lucrativos, está deixando de existir. Um caso emblemático, segundo ele, é o do próprio Hospital do Subúrbio. “Quando o setor privado assume a gestão, tende a ser muito mais profissionalizado do que o terceiro setor”, afirma. “O problema é que ele costuma demandar escala, enquanto as organizações sociais geralmente atendem mais os projetos menores, como uma creche.”

Vantagens

Entre as principais vantagens do novo modelo de gestão, Regina, da Comunitas, ressalta a geração de métricas de resultado, que permitirão uma comparação objetiva com o modelo tradicional e vão irradiar eficiência para todo o sistema. Ela conta que, nos Estados Unidos, as chamadas charter schools – que são custeadas pelo governo, mas administradas pelo setor privado, e têm de prestar contas dos resultados – representam apenas 7% de toda a rede escolar americana. Mas, por produzirem uma métrica que permite a comparação com as escolas gerenciadas pelo setor público, “criam impacto em tudo o que está em volta”. “O serviço público

precisa ter concorrência de resultado. Quando a gente tem um serviço único, isso não acontece e o cidadão não pode eleger o serviço que vai receber.”

Schüler menciona também como pontos positivo do novo modelo a maior agilidade na gestão, inclusive na área de pessoal, por não haver estabilidade dos funcionários no emprego. Ele recorre ao caso dos professores da rede estadual de São Paulo, que faltam, em média, 36 dias por ano em 200 dias letivos, segundo o Tribunal de Contas do Estado, sem que o poder público possa fazer muita coisa contra os faltantes, para reforçar o seu ponto. “Isso no setor privado é impensável. Gera um custo enorme para o sistema e um déficit de qualidade na ponta”, diz.

Em sua avaliação, porém, vários fatores podem dificultar um avanço mais acelerado das parcerias no País, como “a tal da lei da inércia”, a descontinuidade dos programas, o desconhecimento sobre como estruturar a parceria do ponto de vista legal e o prazo dos contratos, que é de até cinco anos nos chamados “termos de colaboração e de fomento”, ainda que renováveis, enquanto nas concessões e parcerias público-privadas (PPPs) chega a 35 anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2021

RELATÓRIO DA PEC DOS PRECATÓRIOS PERMITE PARCELAMENTO DE DÉBITOS PREVIDENCIÁRIOS DE MUNICÍPIOS

Parecer do deputado Hugo Motta foi apresentado nesta quinta-feira, mas votação foi adiada para o dia 19; medida semelhante já havia sido adotada em 2017, no governo Temer

Por Amanda Pupo, Lorena Rodrigues e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Relator da PEC dos Precatórios na Comissão Especial da Câmara, o deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) apresentou seu parecer nesta quinta-feira, 7. Entre as novidades, o parlamentar incluiu um novo parcelamento de contribuições previdenciárias dos municípios, em até 240 prestações mensais.

No caso das contribuições ao Regime Geral de Previdência Social, o parcelamento será aceito com dívidas que venceram até 30 de setembro de 2021, ainda que em fase de execução fiscal ajuizada, inclusive as decorrentes do descumprimento de obrigações acessórias e as parcelados anteriormente.



O deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) Foto: Cleia Viana/Câmara dos Deputados - 2/9/2021

Para os municípios em débito com seus regimes próprios de Previdência Social, o parcelamento valerá para dívidas com vencimento até 31 de dezembro de 2020, inclusive as parceladas anteriormente, mediante autorização em lei municipal específica. Eles também precisam cumprir uma série de exigências para pedir o parcelamento.

A formalização dos parcelamentos deverá ocorrer até 30 de junho de 2022 e ficará condicionada à autorização de vinculação do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) para fins de pagamento das prestações acordadas.

A proposta vem quatro anos depois de parcelamento semelhante ter sido implementado em uma lei de 2017, durante o governo Michel Temer. Agora, porém, é preciso uma PEC porque a reforma da Previdência de 2019 limitou o prazo dessas negociações a 60 meses.

O benefício aos municípios incluído no relatório foi originalmente proposto em outra PEC, apresentada neste ano pelo deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE), como mostrou o Estadão/Broadcast. À reportagem, o deputado afirmou que as mudanças foram incorporadas por Hugo Motta após a construção de um acordo que contou com aval também do governo.

"Acertamos com os ministros Onyx (Lorenzoni, do Trabalho e Previdência), Bruno Bianco (AGU) e Paulo Guedes (Economia). Vai ser muito positivo para os municípios", afirmou.

Estudo da Confederação Nacional dos Municípios (CNM) aponta que a aprovação do parcelamento de dívidas previdenciárias de prefeituras com o INSS tem potencial para reduzir os débitos em R\$ 31 bilhões, o equivalente a 40% do saldo devedor.

No caso de municípios que contribuem para o Regime Geral, débitos parcelados terão redução de 40% das multas de mora, de ofício e isoladas, de 80% dos juros de mora, de 40% dos encargos legais e de 25% dos honorários advocatícios. O valor de cada parcela será acrescido de juros equivalentes à taxa Selic, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento.

Ainda segundo o texto, a Secretaria da Receita Federal e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional ficarão responsáveis por fixar os critérios para o parcelamento do Regime Geral, assim como oferecer as informações aos municípios sobre o montante das dívidas, formas de parcelamento, juros e encargos incidentes, de modo a possibilitar o acompanhamento da evolução desses débitos.

No começo do tarde, o presidente da comissão especial analisa a PEC, Diego Andrade (PSD-MG), concedeu vista coletiva ao relatório o que adiou a votação, inicialmente prevista para esta quinta, para o próximo dia 19.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/10/2021

RELATÓRIO PREVÊ TETO ANUAL PARA PAGAMENTO DE PRECATÓRIOS COM BASE EM 2016 CORRIGIDO PELA INFLAÇÃO

Esse foi o principal ponto do acordo entre os presidentes da Câmara e do Senado e a equipe econômica em relação às dívidas judiciais; parecer do deputado Hugo Motta foi apresentado nesta quinta-feira, mas votação foi adiada para o dia 19

Por Lorena Rodrigues, Daniel Weternan e Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O substitutivo apresentado pelo relator Hugo Motta (Republicanos-PB) para a proposta de emenda à Constituição (PEC) dos precatórios prevê que, a cada exercício, haverá um limite para o pagamento dessas despesas estabelecido pelo valor pago em 2016, corrigido pela inflação.

Esse foi o principal ponto do acordo feito entre os presidentes da Câmara e do Senado e a equipe econômica em relação aos precatórios. A medida abre um espaço de R\$ 51 bilhões no teto de gastos em 2022, conforme estimativas da consultoria de Orçamento da Câmara. O relatório foi apresentado na comissão especial da PEC e a votação estava inicialmente prevista para esta quinta-feira, mas o presidente do colegiado, Diego Andrade (PSD-MG), concedeu vista coletiva ao parecer a adiou a discussão para o dia 19.

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

Também foi incluída a possibilidade, facultada ao credor, de fazer um acordo para receber o precatório com valor 40% menor, em parcela única, até o final do exercício seguinte.

As despesas com sentenças judiciais totalizam R\$ 89,1 bilhões no projeto de Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2022, valor que foi definido pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, como um "meteoro".

O governo pressiona pela aprovação da PEC para abrir espaço no teto e lançar o Auxílio Brasil, desenhado para substituir o Bolsa Família. O espaço aberto no teto, porém, é maior do que o valor necessário para reajustar o programa social, estimado em até R\$ 26 bilhões. Conforme o Estadão/Broadcast revelou, a cúpula do Congresso quer usar a folga para também turbinar o volume de emendas parlamentares em 2022.

Encontro de contas

O parecer traz várias modalidades de pagamento aos credores. O encontro de contas poderá ocorrer, por exemplo, via quitação de débitos parcelados ou débitos inscritos em dívida ativa do ente. "Quando faz o encontro de contas fica fora do teto", disse o deputado Hugo Motta ao Estadão/Broadcast quando questionado se esses pagamentos ficarão de fora dessa regra.

Outras possibilidades são: compra de imóveis públicos de propriedade do mesmo ente; pagamento de outorga de delegações de serviços públicos e demais espécies de concessão negocial promovidas pelo mesmo ente; aquisição, inclusive minoritária, de participação societária do respectivo ente federado. Por fim, também fica prevista a compra de direitos do respectivo ente federado, inclusive, no caso da União, da antecipação de valores a serem recebidos a título do excedente em óleo em contratos de partilha de petróleo.

Pelo relatório de Hugo Motta, não está mais previsto na PEC o fundo de liquidação de passivos que havia sido proposto pelo Ministério da Economia. Ele seria alimentado com recursos de venda de imóveis, privatizações, dividendos de estatais e partilha de recursos de petróleo do pré-sal.

"A Bahia tem R\$ 9 bilhões para receber, deve R\$ 5 bilhões (à União). A União vai pagar fora do teto os R\$ 4 bilhões ao Estado numa operação para viabilizar o pagamento desses precatórios", exemplificou Motta. "A nossa avaliação é que essas possibilidades são formas de se evitar que se crie estoque. Na hora que se permite colocar esse dinheiro na compra de imóveis, concessões, vai possibilitar que se possa ir saldando esses créditos, melhorando o endividamento."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2021

PROPOSTA DE FIXAR ALÍQUOTA DO ICMS SOBRE OS COMBUSTÍVEIS DIVIDE ESTADOS

Apresentada por Maranhão e Minas Gerais, proposta de unificar preço de referência até fim de dezembro não obtém consenso em reunião de secretários de Fazenda; Lira pressiona por solução para segurar alta dos combustíveis

Por Adriana Fernandes e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Maranhão e Minas Gerais apresentaram proposta em reunião extraordinária do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) para congelar, até 31 de dezembro deste ano, o preço de referência usado para a cobrança do ICMS sobre os combustíveis. O objetivo seria mitigar a alta de preços que tem afetado o bolso dos consumidores.



Henrique Meirelles, secretário de Fazenda de SP: ele prevê briga judicial se texto de Lira for aprovado. Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 4/03/2021

Mas a proposta não teve apoio da maioria dos Estados. Numa reunião tensa, com embates jurídicos, o secretário de Alagoas, George Santoro, pediu vistas da proposta para buscar conciliação nos próximos dias. A reunião teve a presença do secretário especial de Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia, Bruno Funchal.

A maioria dos Estados prefere levar a discussão para um grupo de trabalho, sem data para apresentar resultados. Essa decisão já tinha sido acertada em reunião anterior do Comitê

Nacional de Secretários Estaduais (Comsefaz), mas o Maranhão reapresentou a proposta na reunião do Confaz. Em reunião anterior, a proposta já havia tido apoio do Espírito Santo, Mato Grosso do Sul e Roraima, segundo apurou a reportagem.

Os Estados estão sob pressão após o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que incorporou o discurso do presidente Jair Bolsonaro de que a culpa pela alta dos preços nos combustíveis é dos governadores, por causa do ICMS.

Antes de viajar para Roma, na Itália, o presidente da Câmara anunciou que vai colocar em votação depois do feriado do dia 12 de outubro uma proposta para mudar a base do cálculo do ICMS cobrado sobre os combustíveis. A mudança vai considerar a média dos preços nos últimos dois anos. Cada Estado aplicaria a sua alíquota de ICMS sobre esse preço médio.

O imposto estadual ICMS é cobrado pelo sistema de “substituição tributária”, pelo qual todo o tributo devido ao longo da cadeia é recolhido logo no início do percurso, ou seja, nas refinarias. Hoje, cada Estado define o preço de referência para recolher o imposto, chamado de Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF), atualizado quinzenalmente, modelo que retroalimenta um círculo vicioso de alta dos preços, na avaliação do presidente da Câmara e do governo, que pressionam por mudanças.

“Essa proposta do presidente Lira é oportunista, com finalidade eleitoreira para abaixar um pouco em 2022, e depois os Estados vão pagar o custo disso lá na frente”, criticou Henrique Meirelles, secretário de Fazenda de São Paulo e ex-ministro da Fazenda. Para ele, a proposta de Lira pune os Estados por um problema que é do governo federal, que vem alimentando também a elevação do dólar com incertezas fiscais. O dólar é um dos fatores que impactam os preços dos combustíveis.

Se o projeto de Lira for aprovado pelo Congresso, Meirelles prevê que o assunto vai terminar nos tribunais. Ele sugere que o governo federal tente reduzir os preços usando os impostos federais em vez de passar a conta para os Estados.

O secretário de Alagoas avalia que a maioria dos Estados entende que esse congelamento representaria benefício fiscal e, portanto, precisaria ser compensado com corte de despesa ou aumento de outros impostos para não ferir a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). “Todos os Estados respondem aos tribunais de contas. Não dá para tomar uma decisão assim”, diz George. A proposta foi apresentada, segundo ele, de uma hora para outra durante a reunião do Comsefaz.

O secretário de Fazenda do Maranhão, Marcellus Ribeiro Alves, disse, por meio de sua assessoria, que a sugestão decorreu de dois fatos: permitir uma discussão mais aprofundada a partir de um caso concreto no Confaz e sinalizar que o Estado não pretende ter ganhos nominais de arrecadação em razão da Política de Paridade Internacional (PPI) da Petrobras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

GARGALOS LIMITAM A GERAÇÃO DE ENERGIA SOLAR E EÓLICA NO BRASIL

Cortes temporários de produção das usinas eólicas e solares do Nordeste vêm aumentando durante a crise hídrica

Por Letícia Fucuchima — De São Paulo

Enquanto a produção das hidrelétricas mingua com a seca, as usinas eólicas e solares têm batido recordes de geração e ajudado a sustentar o atendimento da demanda de energia. No entanto, gargalos no sistema de transmissão têm feito com que, em alguns momentos do dia e da semana, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) determine cortes de geração eólica e solar, principalmente por falta de capacidade para escoamento de toda a energia nas linhas.



Gannoum, da ABEEólica: “Renováveis se tornaram mais relevantes, precisamos reforçar transmissão Nordeste-Sudeste” — Foto: Flávia Valsani/Divulgação

Esse tipo de ocorrência não é novidade para o setor elétrico e está relacionado à rotina de operação do sistema. Mas agentes do setor de renováveis relataram ao Valor que ordens de redução temporária de geração têm se acentuado nos últimos meses, em meio à crise hídrica - no caso da solar, estima-se que a quantidade de energia “perdida” tenha crescido três vezes. Para alguns agentes,

isso evidencia o descasamento entre o ritmo de crescimento da geração, sobretudo no Nordeste, e da transmissão, que tem ficado para trás.

Reduções involuntárias na produção de energia das usinas (“curtailment por constrained-off”, na expressão técnica) podem acontecer com qualquer tipo de fonte, e por motivos variados. As usinas podem, por exemplo, sofrer restrições pontuais pela capacidade de escoamento das linhas de transmissão, por manutenções e contingências específicas na rede.

Na visão dos geradores, o aumento recente das ocorrências tem a ver com a crise hídrica, que não só tornou o “bolsão” de geração eólica e solar do Nordeste ainda mais relevante ao sistema, mas também intensificou os envios de energia da região para o Sudeste.

“Com a escassez hídrica, a otimização elétrica e energética se tornou mais complexa. O ONS tem que usar o máximo de recursos, então ele chama todas as usinas para operar. É como um guarda apitando o trânsito: ele solta os carros, mas precisa controlar o fluxo na rede”, explica Elbia Gannoum, presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica).

Segundo acompanhamento feito pela entidade, os cortes de geração têm acontecido com maior frequência e intensidade aos fins de semana, quando a demanda de carga é menor e verifica-se maior excedente de geração no Nordeste.

Já a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar) estimou, junto a seus associados, mais de 105 gigawatts-hora (GWh) de “energia perdida” por cortes entre janeiro e agosto. O volume é três vezes o verificado em todo o ano de 2019, e seria capaz de atender mais de 500 mil residências. “Acreditamos que isso tem correlação forte com a crise hídrica. Com o escoamento limitado, não estamos conseguindo aproveitar toda a sinergia e complementaridade das renováveis, que poderiam aliviar os reservatórios”, afirma Anderson Garofalo, vice-presidente de geração centralizada da Absolar.

O ONS reconhece o aumento dos cortes de produção, principalmente das eólicas, mas nega uma correlação com o cenário de escassez hídrica. Em nota, o operador afirmou que os gargalos de transmissão vêm sendo gradualmente superados e ressaltou a recém-inaugurada linha de Janaúba (MG), que ampliou o intercâmbio de energia entre Nordeste e Sudeste/Centro-Oeste. “Somente em 2021, até agosto, foram inaugurados mais de 4500 km de linhas de transmissão”, destaca, em nota.

O ONS também disse que, para diminuir as ocorrências e aumentar a troca de energia entre submercados, vêm adotando flexibilizações operacionais. Um exemplo é a mudança dos critérios de confiabilidade das linhas, de “N-2” para “N-1”.

Tiago Figueiro, sócio do Veirano Advogados, lembra que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) recentemente definiu regras de compensação por “constrained-off” para eólicas, mas acabou deixando a solar de fora da regulamentação. “É algo bem relevante para os geradores. Dá muito mais segurança aos projetos, porque não é incomum que eventos na rede básica, alheios às instalações dos geradores, afetem a produção.”

As renováveis são hoje o “carro-chefe” da ampliação do parque gerador nacional. As eólicas já atingiram a marca de 19 GW de potência, representando 10,9% da matriz, vêm batendo recordes de geração. Em agosto, chegaram a gerar 11.680 MW médios de energia, o equivalente a 104,4% da demanda da região Nordeste naquele dia. A solar segue a mesma toada, com recordes sucessivos de produção, embora ainda tenha uma fatia menor na matriz, de 2,1%.

Entre os empreendedores, é comum a visão de que a expansão da transmissão não tem acompanhado a velocidade e dinamismo da geração renovável. “Existe uma falha estrutural. Precisamos da construção de um planejamento robusto”, avalia Garofalo.

Já Gannoum entende que não houve problema de planejamento. Para ela, foi a situação atípica da hidrologia que trouxe à tona novos paradigmas. “Com essa crise, aprendemos que não podemos mais contar com a geração hidrelétrica como no passado. Diante desse fato, precisamos sim fazer maior expansão da transmissão”.

Na Empresa de Pesquisa Energética (EPE), o desafio do planejamento de novas linhas de transmissão é crescente. Enquanto usinas eólicas e solares conseguem sair do papel em um ano e meio a três anos, projetos de transmissão podem levar de cinco a sete anos, da concepção até a entrada em operação comercial.

“Há quase 100 GW de projetos eólicos e solares na rua, obviamente o país não tem mercado para tudo isso. Temos uma incerteza associada a onde e em que ritmo esses projetos vão acontecer, e lembrando que muito disso está no mercado livre, sobre o qual temos menos visibilidade em relação ao mercado regulado. Então, quando vamos planejar a transmissão, passamos a ter um espectro muito grande de possibilidades para tomar decisão”, diz Barral.

Num cenário de ampla incerteza, a EPE tem buscado mapear áreas de “menor arrependimento” para organizar e sequenciar a expansão da transmissão. Tornam-se mais importantes, por exemplo, investimentos no sul da Bahia e na zona litorânea entre Alagoas e Rio Grande do Norte, além do norte de Minas Gerais. Erik Rego, diretor de estudos de energia elétrica da EPE, afirma que até março de 2022 devem ser lançados novos diagnósticos regionais e de planejamento da transmissão, que vão basear uma nova sequência de investimentos de médio e longo prazo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 07/10/2021

MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,3% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, A US\$ 117,02 POR TONELADA

Em outubro, a commodity exhibe baixa de 1,9%. No acumulado de 2021, a desvalorização é de 27%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

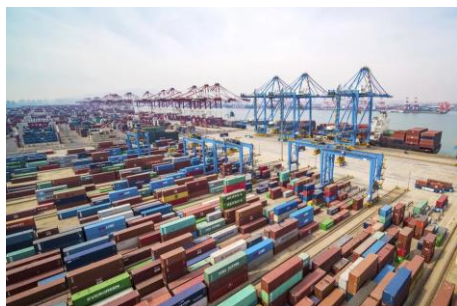


Foto : Chinatopix via Associated Press

O último dia do feriado prolongado em comemoração ao Dia Nacional da China foi marcado pela fraca atividade comercial nos portos chineses e relativa estabilidade dos preços do minério de ferro no mercado à vista.

De acordo com a publicação especializada Fastmarkets MB, a tonelada de minério com teor de 62% de ferro encerrou o

dia com ganho de 0,3%, a US\$ 117,02 no porto de Qingdao, ainda refletindo a liquidez limitada pelo feriado.

Em outubro, a commodity exhibe baixa de 1,9%. No acumulado de 2021, a desvalorização é de 27%.

Segundo a Fastmarkets, houve aumento da oferta de minério com origem no Brasil no mercado chinês, o que também contribuiu para a estabilidade dos preços.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/10/2021

COMMODITIES: ALGODÃO, CAFÉ, CACAU E AÇÚCAR AVANÇAM EM NY

Preço do suco de laranja encerrou o dia em queda

Por José Florentino, Fernanda Pressinott e Rikardy Tooge, Valor — São Paulo

O algodão manteve nesta quinta-feira sua trajetória de valorização na bolsa de Nova York. Já em seu maior patamar desde setembro de 2011, segundo o Valor Data, os contratos de maior liquidez — que, no momento, são os papéis que vencem em dezembro — fecharam o dia em alta de 0,5%, a US\$ 1,1161.

As cotações da fibra continuam encontrando sustentação na alta do petróleo. Quando o fóssil avança, cai a competitividade dos tecidos sintéticos e cresce a dos naturais, feitos de algodão.

Por outro lado, o novo relatório do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) sobre as exportações da fibra limitou a alta dos preços. Segundo o USDA, o país embarcou 27,2 milhões de toneladas de algodão na semana encerrada no último dia 30, volume 24% menor que o da semana anterior e 32% inferior à média móvel de quatro semanas.

Além disso, o Comitê Consultivo Internacional do Algodão (ICAC, na sigla em inglês) aumentou em 2,2% sua estimativa para a produção mundial de algodão em 2021/22, para 25,7 milhões de toneladas. Com o ajuste, a previsão é de safra global 6,4% menor que a anterior.

No Brasil, a Safras & Mercado estima colheita de 2,75 milhões de toneladas em 2021/22, um aumento de 15% em comparação com o ciclo 2020/21. A projeção continua abaixo do recorde histórico, de 3 milhões de toneladas, registrado em 2019/20.

O atraso na colheita americana exerce pressão adicional sobre as cotações da pluma. Até o último domingo, os trabalhos haviam ocorrido em 13% da área de cultivo estimada, segundo o USDA. O ritmo é inferior ao do mesmo período do ano passado (16%) e também à média histórica (19%).

Nas negociações do café, ainda há dúvidas no mercado sobre a reversão do quadro de seca no Brasil, apesar das chuvas recentes. Com isso, os papéis do arábica para dezembro, os mais líquidos, avançaram 2,3% e fecharam a US\$ 1,979 por libra-peso. A posição seguinte, para março de 2022, subiu 2,24% (440 pontos), a US\$ 2,008 por libra-peso.

Além disso, os estoques certificados pela bolsa de Nova York caíram mais de 66 mil sacas na quarta-feira e fecharam abaixo do nível de 2 milhões de sacas pela primeira vez desde maio.

As cotações avançaram a despeito da alta do dólar em relação ao real — quando a moeda americana se fortalece, as exportações brasileiras tendem a crescer. O Zaner Group lembra que a safra de café do Brasil está no fim, o que deve reduzir a oferta nos próximos meses. O Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea/Esalq/USP) já detectou queda na comercialização do café no mercado interno, com produtores retendo os lotes ainda disponíveis.

Os contratos futuros do cacau subiram nesta quinta, mais uma vez refletindo o aumento de doenças nas plantações da África Ocidental causado pelas fortes chuvas recentes. Os papéis para dezembro fecharam em alta de 0,4%, a US\$ 2.726 por tonelada.

À Dow Jones Newswires, compradores confirmaram que a colheita principal da safra 2021/22 nos Estados de Oyo e Edo, na Nigéria, está abaixo do potencial por causa desse problema. Nessas áreas, a colheita vai de setembro a fevereiro.

Fontes consultadas pela agência disseram que vários agricultores não conseguiram comprar fungicidas em volume suficiente. Com a desvalorização da moeda local, o preço desses defensivos, que são importados, aumentou cerca de 40% neste ano.

Segundo o Zaner Group, há previsão de chuvas diárias na África Ocidental até meados da próxima semana. As precipitações podem atrasar a colheita e secagem do grão, diz a consultoria, além de comprometer o transporte até os portos.



— Foto: Mauro Zafalon/Folhapress

Já os papéis do açúcar demerara para março de 2022 subiram 0,35% na sessão, a 19,84 centavos de dólar por libra-peso, apoiados na alta do petróleo. Hoje, o barril do Brent fechou em alta de 1,3%, acima de US\$ 82.

A exportação de açúcar da Índia deve cair 15% na temporada 2021/22, para 6 milhões de toneladas, estima a Associação de Moinhos de Açúcar do país. Porém, mesmo com o recuo, o volume ainda é considerado significativo.

Globalmente, a consultoria StoneX prevê um déficit de açúcar de 800 mil toneladas ao fim da safra 2021/22. O volume é menor que o da temporada anterior, quando chegou a 2,9 milhões de toneladas.

Entre as “soft commodities” negociadas em Nova York, o suco de laranja concentrado e congelado (FCOJ, na sigla em inglês) foi a única a encerrar o dia em queda. Os contratos do produto para novembro, os mais negociados, caíram 1,9%, a US\$ 1,284 a libra-peso

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/10/2021

IMPORTADORES ABREM O CAMINHO PARA CARRO ELÉTRICO

Mobilização por menos imposto e infraestrutura para recarga guiam estratégia do setor

Por Marli Olmos — De São Paulo



Oliveira, da Abeifa, defende tributação diferenciada para veículos elétricos — Foto: Claudio Belli/Valor

Como todos os carros elétricos vendidos no Brasil hoje são importados – e a maior parte dos híbridos também – os importadores são, naturalmente, os mais interessados em tornar as condições do país cada vez mais favoráveis ao uso desses veículos. Isso vai desde a mobilização por redução de impostos até a criação de uma infraestrutura para carregamento de baterias cada vez melhor.

Os dirigentes da Abeifa, a associação que os representa, têm passado os últimos dias em reuniões com o governo para garantir a renovação da portaria que reduz o Imposto de Importação para

modelos híbridos e elétricos fabricados em países que não fazem parte dos acordos de livre comércio, como o Mercosul. Caso isso não ocorra até o fim do ano, as alíquotas desse tributo subirão da atual faixa, que vai de zero a 7%, para 35%.

O presidente da Abeifa, João Oliveira, está otimista. “O governo mostra-se aberto ao apoio desse avanço tecnológico”, destaca. O Imposto de Importação para veículos eletrificados foi reduzido em 2016. A última portaria que renovou o benefício é do ano passado. A faixa de alíquotas diferenciadas para esses modelos leva em conta a eficiência energética de cada um.

A mobilização seguinte será por mudanças nas regras de cobrança do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em híbridos e elétricos. Há cerca de três anos, o governo criou alíquotas de IPI específicas para os modelos eletrificados. Mas, a metodologia criou “distorções”, segundo Oliveira. O dirigente aponta, por exemplo, a variação da cobrança desse tributo conforme o peso do veículo.

Acontece que enquanto não evoluírem mais as baterias ainda representam um peso significativo no veículo. Além disso, híbridos carregam dois motores – um elétrico e outro a combustão -, o que acrescenta mais peso. A situação faz, muitas vezes, com que a alíquota do IPI seja maior num carro híbrido do que num modelo a combustão.

“Na época, a Receita Federal entendeu como mais pesado o veículo com mais equipamentos e, portanto, menos essencial. Mas, o peso da tecnologia tem a importância de, por exemplo, reduzir emissões”, destaca. Oliveira crê que, “existe uma percepção no governo de que deve haver um regime diferenciado para esses veículos”.

O mercado de carros movidos a eletricidade – seja por meio do carregamento exclusivo em tomada ou com motor elétrico associado a um a combustão, no caso dos híbridos – ainda é pequeno. Representou 1,64% das vendas de carros no país entre janeiro e setembro. Por outro lado, a demanda por esses veículos, com preços ainda elevados, têm registrado forte expansão. No acumulado dos nove meses, alcançou 24,1 mil unidades, uma alta de 81,5% em comparação com o mesmo período de 2020.

E enquanto o país não oferece soluções de infraestrutura pública para carregamento de baterias, cada marca se envolve em algum programa privado dessa natureza. Para provar que é possível ir longe com um carro 100% elétrico, nesta semana a Porsche iniciou uma expedição com o seu último lançamento de modelo elétrico. Durante 26 dias, o Taycan Cross Turismo percorrerá 9 mil quilômetros do Sul ao Norte do país, passando por 14 Estados e 33 pontos de carregamento instalados pela empresa.

Oliveira estima que em alguns países, daqui a cinco ou seis anos, o custo de produção de um carro elétrico poderá ser menor do que um a combustão.

As novidades eletrificadas têm ajudado as marcas de luxo a crescer no mercado brasileiro. No terceiro lugar entre os importadores, a Porsche obteve aumento de vendas de 27,7% de janeiro a setembro. Este ano a marca alemã deve atingir recorde histórico, segundo o presidente da Porsche Brasil, Andreas Marquardt. A Volvo, primeira colocada, conseguiu expansão de 25,6% no período. A coreana Kia ocupa o segundo lugar, mas registrou queda de vendas de 12,4% no acumulado do ano, período em que o total de vendas de carros no Brasil cresceu 13,2%.

Algumas marcas sofrem mais o impacto da desvalorização do real e da falta de semicondutores. Para Oliveira, somado à escassez de componentes o cenário macroeconômico, com alta do dólar e inflação, tende a “manter pressão” no setor. “2022 não será um ano fácil, dependendo, ainda, do cenário político”, afirma.

Há dez anos, quando o dólar estava em R\$ 1,67, foram vendidos 853 mil carros importados no Brasil. Em 2018, quando a moeda americana estava em R\$ 3,65, o mercado de importados alcançou 304 mil unidades.

Em 2021, no entanto, as vendas totais de veículos trazidos de outros países não passarão de 210 mil unidades, segundo cálculos da Abeifa. “Será o segundo pior resultado dos últimos dez anos”, destaca Oliveira. Perderá somente para 2020, um ano atípico por conta dos efeitos da pandemia.

Além de um dólar mais baixo, os importadores sonham com a assinatura do acordo comercial com a Europa. Dos 16,7 mil veículos vendidos pelas associadas da Abeifa de janeiro a setembro, 65% vieram da Europa. É do Mercosul, no entanto, principalmente Argentina que vêm, por outro lado, a maior parte dos carros importados pelas montadoras. Mais da metade. Mas Oliveira parece ter perdido a esperança de que o entendimento com a Europa saia no curto ou médio prazos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/10/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MARINHA CONFIRMA ESCOLHA DO CONSÓRCIO JURONG ARACRUZ/SEMBCORP PARA NAPANT

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 07 Outubro 2021



Arquivo/Divulgação

Estaleiro instalado no Espírito Santo e grupo controlador, de Cingapura, apresentaram melhor oferta na fase final de seleção da força naval para construção do navio polar que substituirá o NapOc 'Ary Rongel'. Entrega está prevista para ocorrer em 2025.

A Marinha do Brasil confirmou, no começo da tarde desta quinta-feira (7), que a proposta final do consórcio com o Estaleiro Jurong Aracruz (EJA) e

seu grupo controlador Sembcorp Marine Specialised Shipbuilding, de Cingapura, foi selecionado como a melhor oferta no projeto de obtenção do navio de apoio Antártico (NAPAnt). A informação foi confirmada por fontes ouvidas pela Portos e Navios, na última terça-feira (5). O novo NAPAnt substituirá o navio de apoio oceânico (NapOc) Ary Rongel (H44), que, em função da sua elevada idade, se aproxima do final de seu ciclo de vida.

Em nota, a Marinha informou que a decisão envolveu a análise de mais de 300 critérios distribuídos nas seguintes áreas: desempenho do navio; modelo do negócio financeiro; ciclo de vida e apoio logístico integrado; e estratégia construtiva. O Estaleiro Jurong Aracruz/Sembcorp Marine foi um dos três consórcios finalistas na short list da Marinha, concorrendo com Damen Shipyards/Wilson Sons Estaleiros e Itaguaí Construções Navais (ICN)/Kership S.A.S (joint venture entre as francesas Piriou e Naval Group).

De acordo com a força naval, a entrega do NAPAnt está prevista para 2025, e seu projeto de obtenção tem a estimativa de gerar cerca de 500 a 600 empregos diretos e mais de 6.000 indiretos, mobilizando importante parcela da indústria naval brasileira e da base tecnológica nacional. O novo navio desenvolverá as mesmas missões do NAPOc Ary Rongel, com capacidades aprimoradas, a partir da experiência da Marinha no Programa Antártico Brasileiro (Proantar) e dos requisitos de apoio à nova Estação Antártica Comandante Ferraz. O Ary Rongel foi incorporado à Marinha do Brasil em abril de 1994 e, a partir de então, a cada ano, opera em média durante seis meses na Antártica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2021

LEILÃO TERMINA COM 5 DOS 92 BLOCOS ARREMATADOS; LOTE PRÓXIMO A NORONHA NÃO RECEBEU OFERTA

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 07 Outubro 2021



Divulgação ANP

Shell Brasil arrematou cinco blocos na Bacia de Santos, nos quais será operadora. Num deles, empresa entra com 70% de participação, em parceria com a Ecopetrol (30%).

O governo licitou cinco dos 92 blocos de exploração de petróleo ofertados, nesta quinta-feira (7), na 17ª rodada de concessão de áreas para exploração de óleo e gás organizada pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), no Rio de Janeiro. A Shell Brasil arrematou cinco blocos exploratórios na Bacia de Santos, sendo operadora de todos os blocos, pelos quais pagará R\$ 35,1 milhões em bônus de assinatura. No bloco S-M-1709, a Shell terá participação de 70%, em parceria com a Ecopetrol, com participação de 30%. Os lotes próximos a Fernando de Noronha, objetos de ações para tentar impedir o certame, não receberam proposta. Ambientalistas alertaram que a exploração na região oferece riscos à fauna marinha.

O diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, destacou que a rodada obteve sucesso, com cinco blocos arrematados que somam bônus de R\$ 37,1 milhões e investimentos mínimos previstos de R\$ 136,3 milhões. Saboia disse que a rodada teve foco em novas fronteiras exploratórias áreas com muito risco exploratório para empresas de perfurarem e não encontraram acumulações de petróleo cuja produção seja viável. "Cada bloco arrematado em uma nova fronteira exploratória é uma grande vitória porque, além dos investimentos, representa abertura de novas possibilidades para futuras licitações", afirmou Saboia durante coletiva de imprensa sobre os resultados da 17ª rodada.

Blocos arrematados na 17ª Rodada

Nome da Bacia	Nome do Setor	Nome do Bloco	Empresa/Consórcio Vencedor	Bônus de assinatura
Santos	SS-AP4	S-M-1707	Shell Brasil (100%)*	R\$ 9.100.000,13
Santos	SS-AP4	S-M-1709	Shell Brasil (70%)*; Ecopetrol Óleo e Gás (30%)	R\$ 6.560.000,00
Santos	SS-AUP4	S-M-1715	Shell Brasil (100%)*	R\$ 6.880.000,13
Santos	SS-AUP4	S-M-1717	Shell Brasil (100%)*	R\$ 7.300.000,13
Santos	SS-AUP4	S-M-1719	Shell Brasil (100%)*	R\$ 7.300.000,13

*Operadora

Fonte: ANP

resultado-17-rodada-divulgacao-anp.jpg

O diretor-geral da agência ressaltou que as empresas costumam definir seus orçamentos no ano anterior, quando a situação global da pandemia era mais acentuada. “O contexto internacional da indústria do petróleo ainda é desafiador. Por tudo isso, não havia, nem poderia haver, expectativa de que todos blocos fossem arrematados”, disse Saboia. Ele considera que bons resultados de exploração podem vir a estimular outras empresas a investirem naquela mesma área.

Saboia disse que os cinco blocos arrematados hoje podem consolidar também o pós-sal da Bacia de Santos. Ele explicou que os blocos que não receberam ofertas entrarão automaticamente na oferta permanente, com exceção daqueles além das 200 milhas dependerá de decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

A Shell destacou que a continuidade dos investimentos do grupo no Brasil, país que responde por cerca de 13% da produção total de petróleo e gás da companhia mundialmente. “Estes novos blocos (S-M-1709, S-M-1707, S-M-1715, S-M-1717 e S-M-1719) vêm se somar ao nosso extenso portfólio no Brasil, onde atuamos como operadores desde o início da década de 2000”, afirmou o presidente da Shell Brasil, André Araújo, em nota. Com a aquisição destes novos blocos, a presença total da Shell no Brasil chega a 28 blocos exploratórios, um campo em desenvolvimento e 14 campos em produção no Brasil.

Resumo da 17ª rodada da ANP:

Bacia de Santos

Setor - SS-AP4

Setor - SS-AUP4

Setor - SS-AUP5 (Não houve ofertas para este setor)

Bacia de Pelotas

Setor - SP-AR1 (Não houve ofertas para este setor)

Setor - SP-AP1 (Não houve ofertas para este setor)

Setor - SP-AUP1 (Não houve ofertas para este setor)

Bacia do Potiguar

Setor - SPOT-AP2 (Não houve ofertas para este setor)

Setor - SPOT-AUP2 (Não houve ofertas para este setor)

Bacia de Campos

Setor - SC-AP1 (Não houve ofertas para este setor)

Setor - SC-AP3 (Não houve ofertas para este setor)

Setor - SC-AUP2 (Não houve ofertas para este setor)

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2021

NOVO FAST CREW SUPPLIER DA DAMEN CONCLUI OS TESTES DE MAR

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 07 Outubro 2021



Após cinco anos de consulta de mercado, pesquisa, design, engenharia e construção, o primeiro navio da classe Fast Crew Supplier (FCS) 7011 do estaleiro Damen concluiu seus testes de mar na costa turca. A embarcação, de mudança de tripulação, destina-se ao mercado de energia offshore. Possui 74 metros, atinge 40 nós e comporta 122 passageiros.

O FCS 7011 é uma alternativa ao transporte por helicóptero e, segundo o estaleiro, desperta interesse de clientes no sul do Mar do Norte, Golfo do México, Brasil e

África Ocidental.

Seu diferencial está na capacidade de transferir um número maior de pessoal para distâncias mais longas. "Isso abre a porta para a mudança de estruturas de taxas diárias para um modelo de pagamento por viagem e, potencialmente, compartilhamento de embarcações, em que várias instalações offshore podem ser atendidas em uma única viagem de ida e volta, proporcionando economias substanciais em tempo e custos operacionais", destaca a Damen.

O FCS 7011 apresenta uma variedade de tecnologias de compensação de movimento para otimizar a segurança das transferências da tripulação, como o sistema DP Kongsberg, uma passarela Ampelmann feita sob medida e um giroestabilizador VEEM, operando junto com os motores principais MTU, jatos d'água Hamilton, geradores de eixo Danfoss, caixas de câmbio Reintjes e propulsores Veth Bow.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2021

ESTUDOS PARA TERMINAL DE GRÃOS NO PORTO DE SANTOS É PROTOCOLADO NO TCU

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Outubro 2021



Leilão da área STS 11 deve ocorrer no primeiro trimestre de 2022

Os estudos para o arrendamento do terminal STS 11, margem direita do Porto de Santos, foram protocolados no Tribunal de Contas da União (TCU). O terminal será destinado para a movimentação de grãos vegetais sólidos e deverá ser leilado no 1º trimestre de 2022.

“Com mais este passo, o Porto de Santos mantém a expectativa de entrega de 11 leilões em quatro anos”, avalia o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral. “Com isso serão cerca de R\$ 10 bilhões que serão investidos com o arrendamento de áreas, infraestrutura nos terminais

com contratos vigentes e acesso rododferroviários”, explica Biral.

Dos leilões promovidos no Porto entre 2019 e 2022, quatro já ocorreram: STS 13A (grãos líquidos), STS 20 (grãos sólidos minerais), STS 14 e STS 14A (celulose). No dia 19 de novembro próximo serão leiloados os STS 08 e STS 08A (para grãos líquidos minerais). Para o STS 53 (destinado a grãos sólidos minerais), está aberta até o dia 16 de novembro a consulta pública. Seguem os estudos para o STS 10 e Terminal Retro Alfandegado (TRA) Saboó e TRA Margem Esquerda. Estes três estão destinados à movimentação de contêineres.

Porto do Açu

O STS 11, no bairro de Paquetá (Santos), será arrendado para um terminal destinado a grãos sólidos vegetais: soja em grão, farelo de soja, milho, açúcar e desembarque de trigo. Estão previstos investimentos da ordem de R\$ 693 milhões em uma área de 114,7 mil metros quadrados, com capacidade para armazenar 397 mil toneladas.

Após aprovação do TCU, o edital com as regras do leilão será publicado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O prazo do arrendamento está previsto para 25 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2021

TCP INOVA NA GESTÃO DE CONTÊINERES QUE RECEBE EM PARANAGUÁ

Por Viviane Castanheira PORTOS E LOGÍSTICA 07 Outubro 2021

Para tentar driblar a crise da falta de contêineres, o Terminal de Contêineres de Paranaguá tem usado estratégias logísticas que envolvem toda a cadeia portuária. Em agosto, o terminal comemorou a maior movimentação mensal de carnes da história do porto. A TCP movimentou mais de 20 mil TEUs, o maior número de cargas refrigeradas já movimentado por qualquer terminal no país.



De acordo com o diretor comercial e institucional da TCP, Thomas Lima, o sucesso das operações, mesmo em meio à crise, se deve à inteligência aplicada ao setor logístico. "Nós temos projetos em andamento com algumas empresas para casar os fluxos logísticos e esse é um dos nossos diferenciais estratégicos. Otimizamos essa logística, em uma parceria com os armadores, para suprir a necessidade específica de cada um. A gente mapeia as oportunidades, para fazer um pulmão de contêineres, com uma parceria com o operador ferroviário, assim alimentamos todo esse

sistema", conta Thomas.

Para ele, há uma carência de inteligência no setor de logística, principalmente, quando se fala em commodities. "A gente tem um time só para fazer toda essa logística. Esse é um dos grandes diferenciais da TCP".

O Brasil cada vez mais se destaca como um grande produtor de alimentos para exportação e depende da integração de portos e outros modais para escoar a produção. Segundo o diretor comercial da TCP, o diferencial está nessa integração. "Estamos conseguindo finalizar o ciclo do contêineres dentro do terminal. Como temos armazém de importação e de exportação, o caminhão graneleiro do importador pega a carga dentro do TCP e já está trazendo outra carga para exportação, a carga já é direcionada para um dos contêineres. A gestão da carga e descarga já acontece ali. Nos projetos que estamos envolvidos, nós vemos uma queda de 50% do tempo que os contêineres estão levando para voltar para a exportação. Isso é inovação", ressalta.

Ele destaca ainda que é necessário ter uma base de dados bem ampla para conseguir enxergar essas oportunidades de "casamento". "A partir do momento que eu conheço a logística, que tenho informação, e tenho uma tecnologia para compilar essa informação, de modo que eu possa traçar alguns diagnósticos e posso tomar algumas ações, por exemplo, casando a logística de alguns clientes, no final do dia todo o sistema é beneficiado", conclui.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2021

ARTIGO - PORTARIA DO MAPA TRAZ EXIGÊNCIAS QUE DIFICULTAM COMPLIANCE REGULATÓRIO DE IMPORTADORES E TERMINAIS PORTUÁRIOS

Por Enrico Miguel Nichetti, Maicon Carlos Borba e Rafael Ferreira Filippin OPINIÃO 07 Outubro 2021

Os dados oficiais de setembro de 2021 do Governo Federal mostram um crescimento das importações brasileiras de 26,7% em Agropecuária, que somou US\$ 0,42 bilhões; 262,4% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,12 bilhões e, crescimento de 57,1% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 17,80 bilhões.

Isso significa um ingresso cada vez maior de mercadorias nos portos e aeroportos brasileiros que, salvo as que são transportadas a granel, vêm geralmente acondicionadas em contêineres, apoiadas em cima de suportes e envolvidas em embalagens e calços de madeira.

Segundo as Normas Internacionais de Medidas Fitossanitárias (NIMF) nº 15 vigentes, editadas no âmbito da Convenção Internacional para a Proteção dos Vegetais, da qual o Brasil é signatário (cf.

Decreto Federal n. 5759/2006, pelo qual foi promulgado o texto aprovado na 29ª Conferência da ONU para Agricultura e Alimentação – FAO, em 17 de novembro de 1997), é absolutamente necessário controlar a entrada no país de produtos vegetais, como a madeira de suportes, calços e embalagens, para evitar a proliferação mundial de pragas que ameaçam a biodiversidade local.

Essas normas estão reguladas no nível nacional no art. 46, §3º, da Lei Federal nº 12.715/2012, com redação dada pela Lei Federal nº 13.097/2015, a qual prevê, em sintonia com as normas internacionais, duas alternativas para as madeiras que se encontram sem o carimbo e o atestado de tratamento feito no país de origem da carga: a destruição, ou a devolução ao país de origem.

De fato, a devolução é um procedimento não só custoso financeiramente, mas que, na prática, é muito difícil e burocrático de providenciar, na medida em os países de origem não aceitam receber essas madeiras de volta e os transportadores se recusam a levá-las sem que haja essa aceitação expressa. Assim sendo, a alternativa mais viável, usualmente, é a destruição das madeiras sem carimbo ou atestado válido de tratamento fitossanitário.

No entanto, desde a publicação da Instrução Normativa nº 32/2015 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), a alternativa da destruição das madeiras sem carimbo ou atestado válido estava severamente dificultada, o que levou a uma judicialização de inúmeros casos por todo o país. Com efeito, o Poder Judiciário tem reconhecido reiteradas vezes desde então o direito dos importadores à destruição dessas madeiras, em sucessivas decisões liminares e de mérito, tanto na primeira, quanto na segunda instância.

Pois bem, é nesse contexto que a Secretaria de Defesa Agropecuária do MAPA publicou a Portaria nº 385/2021, em 25 de agosto, na qual enfim regulamentou o procedimento de destruição dessas madeiras, em linha com as normas em vigor tanto no nível internacional quanto no nível nacional. Ela estabelece uma série de normas que abrangem não só os prestadores do serviço de destruição e destinação final adequada, como também os tomadores desses serviços, isto é, os importadores, além dos terminais e armazéns onde as mercadorias e suas embalagens ficam durante o desembarço aduaneiro e regulatório.

É certo que, tanto esses prestadores de serviços, quanto os terminais e armazéns já tinham a obrigação de estar credenciados e habilitados junto ao MAPA, segundo a dicção da Instrução Normativa nº 39/2017, mas a nova portaria reitera essa obrigatoriedade e estabelece uma série de novas exigências.

Por exemplo, segundo o texto da Portaria nº 385/2021 do MAPA (art. 28), os prestadores do serviço de destruição de embalagens e suportes de madeira devem dispor de unidades de destruição fixa ou volante posicionadas em área sob controle aduaneiro de desembarço da mercadoria. Por sua vez, os terminais portuários e aeroportuários, além dos armazéns alfandegados, devem disponibilizar uma área restrita, identificada e delimitada para essa atividade, que permita a segregação desses materiais e que deve ser hermeticamente fechada para a segregação, recepção e armazenamento do resíduo gerado durante a destruição, até que seja encaminhado para destinação final.

A propósito, essas exigências estão em linha com o que consta no item 25.3.2 na Norma Regulamentadora nº 25 (com redação dada pelas Portarias SIT nº 227 e 253/2011) que regulamenta a matéria de saúde e segurança dos trabalhadores que laboram nesses locais e determina que sejam devidamente treinados para tais atividades (item 25.5).

Além disso, a Portaria nº 385/2021 do MAPA responsabiliza pessoalmente os administradores de armazéns e terminais pelo cumprimento dessas exigências (Art. 91, §1º e §2º), o que recomenda que tenham um especial cuidado em relação à documentação relativa a esse tema, de modo que possam demonstrar o compliance que lhes cabe. Aliás, todos os agentes envolvidos, sejam prestadores de serviços, sejam terminais ou armazéns, devem se adaptar a essas exigências dentro do prazo de 180 dias, o que é essencial para se evitar infrações administrativas, conforme previstas no art. 98.

Por outro lado, até que todos esses agentes estejam adaptados às novas regras, o MAPA segue impondo aos importadores a obrigação de devolver ao exterior as embalagens, calços e suportes de madeira que não ostentem o carimbo/marca NIMF 15. Por isso, pode vir a ser necessário o recurso ao Poder Judiciário para que os importadores possam exercer o seu direito de destruir esses suportes de madeira enquanto todos os agentes se adaptam à nova realidade.



Autores **Enrico Miguel Nichetti** é advogado, coordenador do Departamento de Direito do Trabalho da Andersen Ballão Advocacia, especialista em Direito do Trabalho Portuário.

Maicon Carlos Borba é advogado, coordenador do

Departamento de Direito Aduaneiro da Andersen Ballão Advocacia, especialista em Direito do Comércio Exterior.

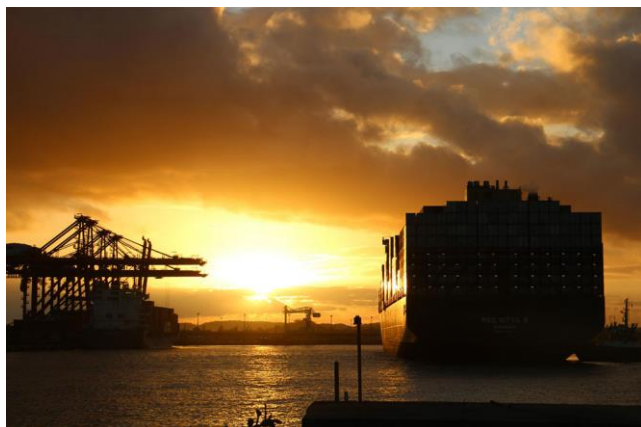
Rafael Ferreira Filippin é advogado, coordenador do Departamento de Direito Público da Andersen Ballão Advocacia, doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2021

INDÚSTRIA MARÍTIMA SERÁ MUITO DIFERENTE DE 10 ANOS ATRÁS, APONTA CONSULTOR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 06 Outubro 2021



Arquivo/Divulgação

Leandro Barreto acredita que a consolidação do mercado, associada a transformações estruturais e tecnológicas, demonstra que estão atrasados aqueles que não perceberam mudanças de paradigmas da atividade, catalisadas durante a pandemia.

O período de pandemia contribuiu para acelerar movimentos notados nos últimos anos nos quais a indústria marítima mundial já caminhava na direção da digitalização e de

soluções mais inteligentes. A avaliação é do diretor da Solve Shipping Intelligence, Leandro Barreto, que não acredita que as mudanças estejam restritas a questões tecnológicas, mas também a aspectos estruturais. Para o consultor, a pandemia catalisou uma série de transformações pelas quais a indústria marítima já vinha passando nos últimos 10 anos, com muitas quebras de paradigmas que, no fim das contas, acabam contribuindo para maior eficiência do setor.

Barreto lembrou que, desde 2012, o padrão dos maiores porta-contêineres que operam nas principais rotas mundiais aumentou de 14.000 TEUs para 24.000 TEUs. Ele acrescentou que, para que esses navios fossem construídos com dimensões maiores, os terminais também precisaram crescer, o que sempre gera investimentos, tecnologia e a quebra de paradigmas, assim como gera alguns efeitos colaterais que são sentidos nessa transição. Ele citou o combustível das embarcações, item que a indústria vem se adaptando atenta com questões ambientais e pegadas de carbono.

“Quem acha que a navegação é uma indústria lenta e sonolenta, ou tem ainda aquela memória afetiva da navegação no início dos anos 2000 ou depois da crise de 2008, não entendeu ainda para onde esse setor está indo”, disse Barreto, nesta quarta-feira (6), durante o evento virtual Summit LogComex.

Na ocasião, o diretor da Solve Shipping comentou que os grandes transportadores marítimos mundiais perderam muito dinheiro a partir da crise financeira internacional de 2008. Ele lembrou que muitas empresas do setor ficaram pelo caminho, seja por falência, seja por operações de fusão e aquisição. Barreto explicou que essa consolidação do mercado, associada às transformações estruturais, tecnológicas e dos fundamentos do setor, demonstram que estão atrasados aqueles que não perceberam essas mudanças. "Quem achar que a navegação pós-pandemia vai voltar como era há 10 anos, que vai negociar ou fazer processos de embarque da mesma forma, pode ter um problema sério", salientou o consultor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2021

ARTIGO - REDUÇÃO DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E DE GASES POLUENTES POR MEIO DA INOVAÇÃO NO DESIGN DO NAVIO

Por Miguel Heitor Silveira Souza Machado e José Roberto de Brito Azevedo Filho **TECNOLOGIA E INOVAÇÃO**
07 Outubro 2021



Uma combinação de fatores como redução de emissões, regulamentações, aumento da consciência ambiental e tempos economicamente desafiadores exigem que os armadores busquem alternativas para melhora dos gastos com navio, sendo a redução do consumo de combustível um desafio diário de engenheiros. Dentre as diversas tecnologias sustentáveis já existentes, destacamos as que possuem relação com o design e modelação do navio. Essas são as mudanças mais acessíveis e trazem significativa redução de combustível, podendo gerar uma economia de

até 20%.

O tema da redução do consumo de combustíveis por métodos sustentáveis está em pauta e sendo cada vez mais explorado, visando diminuir o impacto ambiental. Essa exploração não consiste em novas construções, mas sim na remodelação e modernização dos equipamentos de navios, com diversas novas tecnologias que impactam diretamente nessa emissão de gases poluentes e que, ao mesmo tempo, estão atreladas a uma maior eficiência do uso dos combustíveis.

Aplicações práticas demonstram a aplicabilidade dos métodos apresentados e sua eficiência. Este artigo apresenta conclusão a respeito da necessidade de mudanças na estrutura de embarcações de modo que atenda navios ainda em fase de projeto ou navios já existentes.



Autores : Miguel Heitor e Roberto Azevedo são alunos do terceiro ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) - Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba). O presente artigo é o trabalho de conclusão de curso (TCC)

Email: miguelhtr@outlook.com

Acesso à versão integral do artigo em PDF - [clique aqui](#)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercosshipping.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.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006