

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 121/2021
Data: 06/08/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
FREDERICO BUSSINGER: DESCARBONIZAÇÃO DOS/NOS PORTOS.....	4
FERTILIZANTES PASSAM A SER TRANSPORTADOS DE TREM DO PORTO DE SANTOS A MINAS GERAIS	5
ENTRADA ILEGAL DE PRODUTOS 'DE MARCA' NO PORTO DE SANTOS É ALVO DE AÇÃO DA RECEITA.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ REALIZARÁ EM 13 DE AGOSTO QUATRO LEILÕES PORTUÁRIOS	6
ANTAQ DIVULGA BOLETIM INFORMATIVO AQUAVIÁRIO DO 1º TRIMESTRE DE 2021	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
CARF PROPÕE VOTAR SÚMULAS QUE RESPONSABILIZAM AGENTES MARÍTIMOS E DE CARGA	9
MAIOR EMPRESA DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES DO MUNDO REGISTRA GANHOS CRESCENTES NO SEGUNDO TRIMESTRE ..	10
ONE OBTÉM LUCROS DE MAIS DE US \$ 2.500 MILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE.....	11
A IMPORTÂNCIA E OS EFEITOS DO ESG NA CADEIA DE SUPRIMENTOS É TEMA DE REUNIÃO DA FIESP.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	13
DOCUMENTO ELETRÔNICO VAI AUXILIAR E FACILITAR A FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE CARGAS	13
MATOPIBA: AVANÇA IMPLANTAÇÃO DE CORREDOR PARA ESCOAMENTO DA SAFRA NA BR-235/PI	14
ISTOÉ - DINHEIRO	15
BOLSONARO COMEMORA APROVAÇÃO DO PL DOS CORREIOS E PROJETA LUCRO DE R\$ 3 BI	15
OI REBATIZA NEGÓCIO DE FIBRA ÓPTICA ANTES DE CHEGADA DO BTG	15
TETO SOFRERÁ GOLPE COM PEC DOS PRECATÓRIOS, DIZ IFI.....	16
GOVERNO APROVA AÇÕES PARA AMPLIAR O USO DE TÉRMICAS A GÁS E DIESEL.....	18
MONEYTIMES	18
GIGANTE DO AGRONEGÓCIO BUNGE ABRE VAGAS PARA PROGRAMA TRAINEE 2022	18
TAXA DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES CHINA-EUA ULTRAPASSA US\$ 20 MIL E TEM RECORDE.....	19
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	20
DEMANDA POR HIDROGÊNIO DEVE CRESCER 4% EM 2021, ESTIMA PLATTS	20
TCU APONTA RISCOS AO ABASTECIMENTO COM VENDA DE REFINARIAS DA PETROBRAS	22
O ENCONTRO DO ETANOL COM O HIDROGÊNIO	25
JORNAL O GLOBO – RJ	27
CÂMARA APROVA PROJETO QUE FACILITA ABERTURA DE EMPRESAS E ALTERA REGRAS PARA COMÉRCIO EXTERIOR	27
LÍDER DO GOVERNO QUER TIRAR PRECATÓRIO DO TETO DE GASTOS, MAS ECONOMIA É CONTRA.....	29
BOLSONARO DIZ QUE QUER ZERAR IMPOSTO SOBRE DIESEL, EM NOVO ACENO A CAMINHONEIROS.....	30
GOVERNO QUER DAR BÔNUS PARA QUEM REDUZIR CONSUMO DE ENERGIA	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
ANTES DE SER PRIVATIZADO, PORTO DE SANTOS QUER SER 'VERDE' PARA ATENDER ESG	34
GUEDES DEVE RECOMENDAR VETO A REFIS AMPLIO APROVADO PELO SENADO.....	35
MULTINACIONAL CHILENA CMPC VAI INVESTIR R\$ 2,75 BI PARA MODERNIZAR FÁBRICA DE CELULOSE NO RS	37
789 LOJAS ONLINE FORAM CRIADAS POR DIA NO BRASIL EM 12 MESES	38
VARIANTE DELTA DESAFIA PAÍSES QUE TIVERAM ÊXITO NO INÍCIO DA PANDEMIA	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	40
PETROBRAS DIZ QUE DIVIDENDO NÃO TIRA O FOCO DA DÍVIDA	40
SECA NO RIO PARANÁ AFETA EXPORTAÇÕES DE SOJA DA ARGENTINA.....	43
MÊS DAS 'SUPERCONCESSÕES' DEVE ATRAIR R\$ 23 BI.....	44
POR FALTA DE CONTÊINER, EMPRESA EMBARCA MADEIRA EM PORÃO DE NAVIO.....	45
BNDES REALIZA 1ª ESTRUTURAÇÃO DE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA EM EMISSÃO DA GNA DE R\$ 1,8 BI.....	46
UM DIA APÓS PREÇO DESPENCAR, MINÉRIO DE FERRO REGISTRA LEVE ALTA NA CHINA	47
BLOQUEIO EM PORTO ARGENTINO IMPEDE ENTRADA DE US\$ 400 MILHÕES, DIZ ENTIDADE	48
DESMATAMENTO NA AMAZÔNIA CAI 5,46% ATÉ JULHO, MAS TAXA ANUAL É A 2ª PIOR.....	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS	49
AGÊNCIA REGULADORA DOS EUA QUESTIONARÁ PRINCIPAIS ARMADORES SOBRE SOBRETAXAS	49
BRASIL PROMULGOU 65 DAS 165 DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS LIGADAS A TEMAS MARÍTIMOS	50
XENETA: FRETES CONTINUAM A AUMENTAR A NÍVEIS SEM PARALELO	50



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 121/2021
Página 3 de 54
Data: 06/08/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ESTALEIRO ALEMÃO CONSTRÓI NAVIO CONDOMÍNIO RESIDENCIAL FLUTUANTE	51
PORTO DE VITÓRIA BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO MENSAL.....	52
PORTOS MOVIMENTARAM MAIS 11,1% NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	52
PROPOSTA EM CONSULTA SUGERE REDUZIR DE 11 PARA 3 NORMAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR	53
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FREDERICO BUSSINGER: DESCARBONIZAÇÃO DOS/NOS PORTOS

Três quartos das fontes de emissão de CO₂e provêm do grupo 'energia': eletricidade, aquecimento e transportes

Por: Frederico Bussinger - 06/08/21 - 08:50



Foto: Ilustração: Max

Na “pizza” convencionalmente utilizada para segmentar fontes de emissão de CO₂ e (equivalente) no planeta, três quartos provêm do grupo “energia”: eletricidade, aquecimento e transportes. Estes contribuem com cerca de um quarto do grupo; vale dizer, entre 16% e 18% do total.

Dos transportes, o aquaviário, responsável por 90% do movimentado no mercado global, contribui com cerca de 10%; ou seja, pouco menos de 2% de toda a emissão planetária. Ainda que esse percentual seja relativamente pequeno, tanto a navegação como os portos estão alinhados com a agenda da chamada transição energética; incidentalmente, um dos temas centrais do último World Economic Forum, em abril passado; e pauta de praticamente todas as agências multilaterais.

Na navegação, p. ex., também afetando os portos, entrou em vigor, no início do ano passado, a norma IMO-2020. Esta estabelece para o bunker (combustível de navio) a redução do limite de emissão de dióxido de enxofre de 3,5% para 0,5%. As velas, tão usuais na navegação mundial durante séculos, parecem fadadas a voltar à cena, inclusive nos meganavios que transportam minério de ferro; como recentemente noticiado pela Vale.

No caso dos portos, aparentemente amônia e hidrogênio, hoje em experiência, p. ex., nos portos de Roterdã, na Holanda, e Antuérpia, na Bélgica, são as alternativas mais promissoras, como indicam recém-lançados relatórios do Banco Mundial. A propósito, o Governo Federal vem de publicar as Diretrizes para o Programa Nacional do Hidrogênio – PNH₂, consumando iniciativas em curso desde o final dos anos 1990.

Mas há mais: quando a fonte de energia elétrica, para a produção do hidrogênio, é a fotovoltaica e/ou eólica, dá-se um passo adiante: é o que passou a ser chamado de hidrogênio verde (H₂V). Vale ser destacado que os portos tendem a desempenhar papel central nessa transição energética, tanto pela generosidade de sol e ventos, que lhes são peculiares, como por facilitar a logística necessária. E, em um país com mais de 8.000 km de costa e entre 55% e 70% do ano de dias ensolarados, maiores oportunidades.

Certamente por isso já vêm sendo anunciados diversos projetos, p. ex., na região dos portos de Pecém (CE), Suape (PE) e Açu (RJ); para consumo próprio e para fornecimento a outros consumidores e, mesmo, incorporação à rede. E os novos projetos de “condomínios portuários” privados, como Porto Central (TPK) e Terminal Portuário de Alcântara (TPA), as fontes alternativas de energia já estão incorporadas em seu desenvolvimento. No caso do TPA, os 100 MW de energia elétrica necessários para o consumo portuário serão fornecidos pelas usinas fotovoltaica e eólica que serão implantadas.

Amônia e hidrogênio, principalmente os produzidos com eletricidade de fontes renováveis, são as alternativas mais promissoras. Mas há outras sendo analisadas e testadas em portos mundiais, como parte da agenda de movimentos como os “greenport” e cidades do G-40. É o caso da

energia: i) eólica, como no Porto de Valência, na Espanha; ii) fotovoltaica (Seattle e Los Angeles, nos Estados Unidos, e Barcelona, na Espanha); e iii) marés (Gibraltar, Escócia, UK, Chipre, China, Chile e México).

No início do século 20, já planejando sua mecanização, o Porto de Santos teve que implantar sua própria hidrelétrica: Itatinga, em Bertioga (obras iniciadas em 1904 e operação em 1910; cronograma atrasado em função do surto de malária). Em tempos de descarbonização, porém, um leque maior de alternativas está sendo considerado; principalmente, em países nos quais a termoeletricidade é a base da matriz energética. Novos tempos!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/08/2021

FERTILIZANTES PASSAM A SER TRANSPORTADOS DE TREM DO PORTO DE SANTOS A MINAS GERAIS

A capacidade inicial será de 825 mil toneladas por ano

Por: Redação



Insumo importado pelo Tiplam sairá de Santos para terminal em Minas Foto: Carlos Nogueira/AT

A empresa de logística VLI iniciou o transporte de fertilizantes entre o Porto de Santos e o Triângulo Mineiro. O insumo importado pelo Terminal Integrador Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), em Cubatão, passa a ser carregado ali e enviado, de trem, a Minas Gerais. A capacidade inicial será de 825 mil toneladas por

ano.

Até dezembro, o fertilizante inserido em trens por uma nova tulha (compartimento onde se guardam produtos) no Tiplam será remetido pela Ferrovia Centro-Atlântica (Corredor Centro-Sudeste), em um percurso aproximado de mil quilômetros até um novo Terminal de Transbordo da empresa Tfer. Por ora, terá como destino o Terminal VLI em Araguari (MG).

O investimento para conduzir fertilizantes ao futuro terminal é de R\$ 107 milhões, segundo a VLI. O trabalho é feito em conjunto com a Tfer, uma joint venture (associação) das empresas Link Logistic Group e Construtora Terraço.

Em comunicado, a VLI informa que a nova linha entre o Porto e Minas vai melhorar a operação logística e proporcionar mais eficiência e ganhos ambientais, devido à redução nas emissões oriundas de combustíveis derivados de petróleo. Outro objetivo é estimular a industrialização do Triângulo Mineiro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/08/2021

ENTRADA ILEGAL DE PRODUTOS 'DE MARCA' NO PORTO DE SANTOS É ALVO DE AÇÃO DA RECEITA

Contêineres tinham itens originais, mas a entrada era feita de forma ilegal no país

Por: Matheus Müller - 06/08/21 - 06:41

A Alfândega da Receita Federal avançou com as ações da Operação Outlet, para coibir a entrada de produtos originais de forma ilegal no Brasil, através dos portos. Ao todo, 41 contêineres desembarcados no País como bagagem desacompanhada — com os bens de brasileiros que estão fora há mais de um ano — foram selecionados para conferência física.

O processo que facilita a mudança de quem volta ao País, com a cobrança apenas do frete, tem sido usado por criminosos. Estes usam nomes de laranjas para enviar contêineres com mercadorias em descaminho, não tributadas. Conforme a Alfândega, 80% do material entra pelo Porto de Santos.



Já foram conferidos 32 dos 41 contêineres. Em 24, destinatários das encomendas não foram identificados
Foto: Divulgação/Receita Federal

Até o momento, foram conferidos 32 dos 41 contêineres. Em 24, os destinatários das encomendas não foram identificados e não têm relação com o viajante declarado no documento de importação. Nestes casos, será aplicada a pena de perdimento das mercadorias, que podem ser leiloadas, incorporadas, doadas ou

destruídas. Nas outras oito caixas, os destinatários foram identificados, e as mercadorias serão tributadas.

Cada carga em contêiner pesa aproximadamente 14 toneladas (cerca de 60% do volume em descaminho). Em 29 de junho, quando a Operação foi divulgada, com o bloqueio de 25 contêineres, a Alfândega informou que o valor sonogado em impostos é equivalente aos preços das mercadorias, levando em consideração a inclusão de multas. A investigação começou em março deste ano.

Na ocasião, os auditores apontaram que, em uma estimativa conservadora, cada contêiner esteja avaliado em R\$ 1 milhão. Portanto, seriam R\$ 41 milhões em produtos com impostos e multas não recolhidos. Aqueles que foram identificados terão que arcar com tributos e multas.

“A operação é bastante complexa. Por isso, a Alfândega de Santos passou a contar com a participação de servidores de outras Unidades da Receita Federal do Estado de São Paulo. As vistorias ocorrem diariamente”, diz a Alfândega de Santos, em nota.

Armas e munições

De acordo com a entidade, apenas dois contêineres saíram do Porto de Santos, por meio de trânsito aduaneiro, com destino ao Porto Organizado de Vila do Conde, no Pará. Nas duas caixas metálicas, encontraram-se armas.

“O trabalho, em cooperação com a Divisão de Vigilância e Repressão ao Contrabando e Descaminho (Direp) da Receita Federal na 2ª Região Fiscal, possibilitou a verificação física da carga e a apreensão das mercadorias. Nesses dois contêineres, foram encontradas armas e munições”, confirmou a Alfândega.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/08/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ EM 13 DE AGOSTO QUATRO LEILÕES PORTUÁRIOS

Serão leiloadas áreas em portos do Amapá, Alagoas, Ceará e Salvador

A ANTAQ realizará, em 13 de agosto, na B3, em São Paulo, leilões de quatro áreas portuárias. As sessões públicas acontecerão a partir das 15h. Serão leiloadas uma área no Porto de Santana (AP), para movimentação de granéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja; outra no Porto de Maceió (AL), para carga geral, especialmente cavaco de madeira; mais uma no Porto de



Fortaleza (CE), para movimentação de grãos sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos; e outra área no Porto de Salvador (BA), para movimentação de carga geral, de projeto ou containerizada. O investimento total alcançará mais de R\$ 148 milhões. Todas as informações acerca dos leilões podem ser conferidas em <https://www.gov.br/antaaq/pt-br/assuntos/leiloes>.

A seguir, informações sobre as áreas:

MCP02 – Porto de Santana (AP)

Área - 3.186,74 m²

Prazo Contratual – 25 anos

Receita Bruta Global do Contrato – R\$ 261,6 milhões

Investimento total – R\$ 41,3 milhões

Movimentação total – 4,3 milhões (t)

MAC14 – Porto de Maceió (AL)

Área - 32.938,46 m²

Prazo Contratual – 15 anos

Receita Bruta Global do Contrato – R\$ 248,9 milhões

Investimento total – R\$ 41,8 milhões

Movimentação total – 6,2 milhões (t)

MUC01 – Porto de Fortaleza (CE)

Área – 6.000 m²

Prazo Contratual – 25 anos

Receita Bruta Global do Contrato – R\$ 516,6 milhões

Investimento total – R\$ 47,6 milhões

Movimentação total – 14,8 milhões (t)

SSD09 – Porto de Salvador (BA)

Área – 16.707,81 m²

Prazo Contratual – 10 anos

Receita Bruta Global do Contrato – R\$ 190 milhões

Investimento total – R\$ 17,7 milhões

Movimentação total – 842,4 mil (t)

Para o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, a realização de mais quatro leilões portuários ratifica o papel preponderante da Agência no programa de arrendamentos portuários do governo federal. “Leiloar as áreas portuárias significa atrair investimentos privados e dotar o setor de mais infraestrutura, garantindo mais modernidade e mais eficiência para as nossas instalações”, afirmou Nery, destacando a geração de emprego e renda que o programa de arrendamentos também propicia.

Vale lembrar que o setor portuário, conforme estatísticas produzidas pela ANTAQ, registrou aumento de 9,23% na movimentação de cargas entre janeiro e maio de 2021 em comparação com o mesmo período do ano passado. Foram movimentados 484,7 milhões de toneladas. Portos organizados (+ 9,1%) e terminais autorizados (+ 9,3%) tiveram excelente desempenho. “Portanto, há demanda. Por isso, a importância de incrementar nossa infraestrutura portuária, melhorar nossa logística. Mesmo em um cenário ainda de pandemia, o setor portuário nacional mostra sua resiliência”, destacou.

Serviço

Leilão nº 01/2021-ANTAAQ - MCP02 – Porto de Santana (AP)

Leilão nº 02/2021-ANTAAQ - MAC14 – Porto de Maceió (AL)

Leilão nº 03/2021-ANTAAQ - MUC01 – Porto de Fortaleza (CE)

Leilão nº 04/2021-ANTAAQ - SSD09 – Porto de Salvador (BA)

Local: B3 - Rua XV de Novembro, 275, São Paulo (SP)

Data: 13 de agosto



Horário: 15h

Mais informações: ccs@antag.gov.br; (61) 2029-6520

ACOMPANHE O LEILÃO NO SEGUINTE ENDEREÇO: <https://www.tvb3.com.br>

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 06/08/2021

ANTAQ DIVULGA BOLETIM INFORMATIVO AQUAVIÁRIO DO 1º TRIMESTRE DE 2021

A partir das informações apresentadas, foi possível observar que o início de 2021 foi de crescimento significativo para o mercado de transporte aquaviário

A ANTAQ, por intermédio da Gerência de Desenvolvimento e Estudos e da Gerência de Estatísticas e Avaliação, ambas da Superintendência de Desenvolvimento, Desempenho e Sustentabilidade, divulgou em seu sítio eletrônico o boletim relativo ao primeiro trimestre deste ano.

Tal documento faz uma análise da movimentação portuária e transporte de carga nacional durante o período estudado em face do contexto econômico do país, buscando entender a dinâmica dos subsetores portuário e de navegação, seus avanços e retrocessos de forma a subsidiar as políticas públicas e ações regulatórias voltadas para o setor aquaviário.

A partir das informações apresentadas, foi possível observar que o início de 2021 foi de crescimento significativo para o mercado de transporte aquaviário brasileiro, como mostram os dados de movimentação portuária do 1º trimestre: portos públicos e privados movimentaram 280 milhões de toneladas nos três primeiros meses do ano, o que representa um avanço expressivo de 11,1% em relação ao mesmo período do ano passado, com os portos públicos apresentando um crescimento de 9,71% e os portos privados de 11,75%.

O incremento da comercialização de minério de ferro em razão da variação cambial e da elevação dos preços de minérios no mercado internacional, o aumento significativo da importação de adubos e fertilizantes para alavancar a produção agrícola, o desempenho do agronegócio brasileiro, que se aproveitou dos preços recordes das commodities agrícolas, além da alta da produção e venda de combustíveis da Petrobras no período, foram alguns fatores que justificaram o robusto crescimento da movimentação portuária brasileira.

Outro dado apresentado no relatório são os valores de THC praticados em terminais brasileiros e internacionais, observando-se uma relativa estabilidade nos preços cobrados ao longo do período analisado.

No que tange à navegação, o Boletim destaca que o primeiro trimestre de 2021 foi extremamente atípico para o transporte internacional de cargas. Fretes mais caros, falta de contêineres, volatilidade das moedas, alta do preço do bunker e o encalhe do navio Ever Green no canal de Suez foram fatores, concomitantes ou decorrentes da pandemia da Covid-19, que impactaram intensamente o comércio marítimo mundial no período em análise, com fortes reflexos nos preços dos fretes cobrados.

Nesse quesito, o relatório apontou que o índice geral da taxa de frete “spot” (SCFI) teve no primeiro trimestre de 2021 um notável aumento de 199% em relação ao mesmo período do ano passado. Para a rota Xangai-Santos, os valores foram ainda mais impressionantes, com a variação de 319% de um ano para o outro, atingindo o patamar de U\$ 8.081,75 por TEU.

Outro destaque foi o crescimento de 12,4% na movimentação de cargas provenientes ou destinadas à navegação de cabotagem, sendo que a movimentação de contêineres nesse modo

de transporte cresceu 11,3% (Em TEU) com relação ao primeiro trimestre de 2020 e o transporte de petróleo e derivados apresentou crescimento de 18,8%. Já o transporte de cargas entre instalações portuárias na cabotagem cresceu 12,6% em relação ao mesmo período de 2020, tendo sido transportadas 52,1 milhões de toneladas no primeiro trimestre de 2021.

O índice de utilização da frota de navios porta-contêineres na cabotagem atingiu o valor de 75% em janeiro, 66% em fevereiro e 68% em março de 2021. Adicionalmente, o índice de participação de embarcações estrangeiras no transporte de contêineres na cabotagem, apresentado pela primeira vez pela Antaq no Boletim Aquaviário, atingiu o patamar de 5,3% em janeiro, 7,7% em fevereiro e 5% em março.

Nessa edição do Boletim são apresentados, ainda, os resultados da pesquisa realizada pela Agência, entre outubro e novembro de 2020, com 25 empresas que utilizam ou que poderiam utilizar o transporte de cabotagem, visando identificar os principais problemas e gargalos desse modo de transporte.

Os dados e informações completas encontram-se disponíveis na seção “Estudos e Pesquisas da Antaq” na central de conteúdos no site da Agência (<http://portal.antaq.gov.br/>)

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: 06/08/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CARF PROPÕE VOTAR SÚMULAS QUE RESPONSABILIZAM AGENTES MARÍTIMOS E DE CARGA

Informação: *Santaportal (6 de agosto de 2021)*

Sexta-feira, dia 6 de agosto, 9h30. Nesta data acontece no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) um julgamento polêmico para as atividades portuárias do Brasil. Está em pauta a aprovação ou rejeição das propostas de Súmulas (43ª e 45ª), que estabelecem o entendimento de que agentes marítimos e agentes de carga são responsáveis pelas multas em razão do atraso na prestação de informações sobre veículos ou cargas nele transportadas.

O CARF é o órgão colegiado superior, responsável pelo julgamento de processos administrativos (tributários e aduaneiros) e vem estudando a edição de súmulas que responsabilizam os agentes marítimos e os agentes de carga. As súmulas são enunciados que expressam o entendimento consolidado por uma Corte ou Tribunal sobre determinada matéria.

Em 2019, essa tentativa foi frustrada quando foram rejeitadas as súmulas que estabeleciam que o agente de carga e o agente marítimo, na condição de representantes no país do transportador estrangeiro responderiam pelas infrações cometidas no transporte de mercadorias por navios.

O entendimento vinculante impactará diretamente centenas de processos administrativos que aguardam julgamento definitivo na esfera administrativa sobre as multas Siscomex Carga (Siscarga) prejudicando sensivelmente a classe dos Agentes Marítimos e Agentes de Carga. O Siscarga é o sistema responsável por controlar todo o movimento de cargas, contêineres vazios e embarcações que transitam nas vias aquáticas do território nacional.

Apesar da não aprovação destas súmulas no passado, o CARF novamente trouxe à tona a votação dos enunciados de súmulas que responsabilizam importantes intervenientes do comércio exterior. No dia 5 de julho, foi publicada a Portaria nº 7.974, convocando seus conselheiros para

análise e votação de enunciados, revisão e cancelamento de súmulas. Dentre os principais enunciados de súmulas destacam-se as seguintes propostas: 43^a, o agente marítimo, enquanto representante do transportador estrangeiro no país, é sujeito passivo da multa descrita no art. 107 inciso IV, alínea 'e' do Decreto-Lei 37/66. (multa de R\$ 5 mil por deixar de prestar informações sobre veículo ou carga nele transportada); 45^a, o agente de carga responde pela multa prevista no artigo 107,IV, 'e' do Decreto-Lei 37/66, quando descumprir o prazo estabelecido pela Receita Federal para prestar informação sobre a desconsolidação da carga.

Em relação à 43^o proposta, que insiste na responsabilização do agente marítimo, o advogado Marcelo Machado Ene, representante do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar) esclarece que a legislação não prevê que essa punibilidade seja imputada ao agente marítimo. "A figura dele não está elencada na obrigação acessória de pagar a multa estipulada no art. 107, IV, 'e', do Decreto-Lei 37/66", nem tampouco se pode considerar o representante do transportador como responsável solidário para arcar com as vultosas quantias, disse.

Sobre a punibilidade do agente de carga, o advogado Luiz Henrique Oliveira, ex-presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB-SP afirma que a aprovação da proposta de súmula poderia resultar na formação de inúmeras decisões genéricas e imotivadas dentro do órgão colegiado, sem a devida análise das circunstâncias do caso concreto que resultaram no atraso na prestação das informações. "O sistema utilizado pela Receita Federal não permite que o agente de carga preste suas informações antes do agente marítimo e demais intervenientes. Assim, se um interveniente por qualquer motivo incorrer em atraso, o agente de carga também atrasará e será injustamente penalizado", destacou Oliveira, que é especialista em Direito Marítimo e sócio do escritório Luiz Henrique Oliveira Advogados.

A aprovação dessas súmulas resultaria também em prejuízo de bilhões ao comércio exterior brasileiro, especialmente aos agentes marítimos e agentes de carga, empresas que normalmente contribuem com impostos e empregam centenas de pessoas no mercado de shipping.

Outro tema polêmico no órgão diz respeito à 22^a Proposta de revisão da Súmula que trata da prescrição intercorrente. Este tema já foi objeto de discussão entre os conselheiros e também será revisada pelo CARF, à medida que centenas de processos administrativos ficam paralisados por anos no órgão, sem julgamento. Em razão disso, vem ganhando força o entendimento de conselheiros no sentido de que, em relação às multas de natureza aduaneira (não tributárias), pode, sim, ocorrer a prescrição intercorrente com o cancelamento das penalidades aplicadas.

O setor marítimo aguarda a decisão do CARF e espera que novamente que as propostas súmulas 43^a e 45^a sejam rejeitadas, preservando a segurança jurídica das agências marítimas e agente de cargas. A reunião com a discussão destes e outros temas será realizada pelo CARF, dia 6, às 9h30, por videoconferência e transmitida ao vivo pelo Youtube.

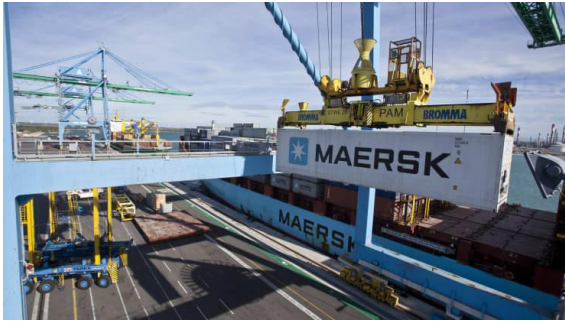
*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/08/2021*

MAIOR EMPRESA DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES DO MUNDO REGISTRA GANHOS CRESCENTES NO SEGUNDO TRIMESTRE

Informação: CNBC (6 de agosto de 2021)

Maersk, a maior empresa de transporte de contêineres do mundo, registrou um aumento acentuado nos lucros do segundo trimestre, uma vez que congestionamentos e gargalos continuam a aumentar as taxas de transporte.

A empresa divulgou na sexta-feira lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) de US \$ 5,1 bilhões, um aumento de 200% em relação aos US \$ 1,7 bilhão registrados no mesmo período do ano passado. As receitas aumentaram quase 60%, para US \$ 14,2 bilhões.



Um guindaste carrega um contêiner da marca AP Moller-Maersk em um navio de carga – Foto: Balint Porneczi | Bloomberg | Getty Images

As taxas de transporte de contêineres dispararam conforme a economia global se recuperou da pandemia Covid-19 e a demanda por commodities se recuperou, enquanto a escassez de contêineres pressionou as cadeias de abastecimento. Mais recentemente, uma combinação de pedidos crescentes de varejistas e taxas de retorno mais lentas devido aos surtos de Covid-19 em vários países aumentaram ainda mais os preços.

“No momento, no transporte de contêineres, não atendemos a demanda de forma eficaz. A capacidade global não é capaz de elevar toda a demanda e é isso que está aumentando as taxas de frete”, disse Skou ao “Squawk Box Europe” da CNBC na sexta-feira.

“Ao mesmo tempo, é claro, tivemos congestionamento em Los Angeles, fechamos o Canal de Suez por uma semana, tivemos um dos maiores portos da China fechado por mais de uma semana no último trimestre, e isso tira nossa capacidade do mercado, o que aumenta o problema, por assim dizer.”

As taxas da China aos Estados Unidos, por exemplo, alcançaram novos recordes acima de US \$ 20.000 por caixa de 40 pés, um aumento de mais de 500% em relação ao ano anterior, de acordo com a firma de rastreamento de frete Freightos.

Skou disse que as empresas estão tentando atender à robusta demanda de varejo ao mesmo tempo em que aumentam seus estoques, evidenciada em taxas de estoque / vendas extremamente baixas nos EUA, o que contribui para a forte demanda por contêineres que deve continuar pelo menos no próximo trimestre.

“Continuamos a construir um negócio oceânico de alta qualidade com contratos de longo prazo, um negócio de logística lucrativo e de rápido crescimento, com mais da metade do crescimento de 38% proveniente dos principais clientes oceânicos e um negócio de terminais de criação de valor, que dobrou a lucratividade no trimestre”, disse Skou em comunicado que acompanha os resultados.

O retorno da Maersk sobre o capital investido agora está em 23,7% nos últimos 12 meses, e Skou disse que os ganhos e o fluxo de caixa da empresa permitirão que ela faça aquisições direcionadas e, ao mesmo tempo, devolva dinheiro aos acionistas.

O gigante dinamarquês também anunciou na sexta-feira a aquisição das empresas de remessa de encomendas Visible Supply Chain Management e B2C Europe, parte de seus planos para aumentar suas capacidades de e-commerce.

“As perspectivas para o terceiro trimestre são fortes e esperamos que o momento atual na Ocean continue no quarto trimestre, beneficiando também nossos negócios de terminais”, disse Skou no comunicado.

A Maersk na segunda-feira atualizou sua orientação para 2021 para um EBITDA subjacente entre US \$ 18 bilhões e US \$ 19,5 bilhões, com um fluxo de caixa livre projetado de pelo menos US \$ 11,5 bilhões.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/08/2021

ONE OBTÉM LUCROS DE MAIS DE US \$ 2.500 MILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE

Informação: Mundo Marítimo (6 de agosto de 2021)



Além disso, espere um aumento de 30% após os impostos para o terceiro trimestre de 2021 – Foto: Mundo Marítimo

A empresa ONE registrou um lucro líquido recorde de US \$ 2,56 bilhões no trimestre encerrado em 30 de junho e espera um aumento adicional de 30% após os impostos para o terceiro trimestre, uma vez que confirmou que a demanda continua a crescer rapidamente, informou a Alphaliner .

A utilização do espaço atingiu 100% nas duas principais rotas fora da Ásia no segundo trimestre e atingiu um novo máximo de 82% na rota Europa-Ásia para o leste. Enquanto isso, os embarques diminuíram ligeiramente na rota Ásia-América do Norte em comparação com o trimestre anterior, devido a viagens em branco (supressão de partidas) executadas devido a atrasos de navios. No entanto, as cargas aumentaram notavelmente na rota Ásia-Europa.

ONE disse que se beneficiou do aumento das taxas de frete de longo prazo em comparação com o ano anterior, mas também taxas de frete de curto prazo significativamente mais altas do que o esperado, citando estresse excessivo na cadeia de abastecimento global.

A companhia marítima novamente se recusou a dar uma previsão para o ano, mas espera US \$ 6 bilhões em lucros após os impostos para todo o período de abril a setembro.

No geral, sua receita aumentou para US \$ 5,7 bilhões no trimestre, 110% a mais que no ano anterior e 22% a mais do que no trimestre anterior.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/08/2021

A IMPORTÂNCIA E OS EFEITOS DO ESG NA CADEIA DE SUPRIMENTOS É TEMA DE REUNIÃO DA FIESP

Informação: FIESP (6 de agosto de 2021)



Para Ferraz Neto, “os princípios de ESG não são apenas uma questão de marketing, pois são aplicados de forma vertical na estrutura da empresa

O debate e as iniciativas sobre ESG [Environmental, social and corporate governance, na sigla, em inglês] ganham cada vez mais aderência entre empresários e investidores, mas ainda é preciso esclarecer os conceitos e como aplicá-los em cada contexto. “Os princípios de ESG não são apenas uma questão de marketing, pois são

aplicados de forma vertical na estrutura da empresa. Isso mostra a importância do assunto e como ele pode ser decisivo para o sucesso das empresas no futuro”, afirmou o diretor titular do Departamento da Indústria da Construção e Mineração (Deconcic), José Romeu Ferraz Neto.

Convidado para falar sobre ESG, na Fiesp, no dia 30/7, o sócio de governança da consultoria KPMG, Sebastian Soares, apontou diversos motivos para se ampliar o debate e as mudanças implementadas pelos princípios ESG nas empresas. “A sustentabilidade de antigamente foi alçada a um patamar de gestão de negócios, a responsabilidade de implantar esses princípios é de muito mais pessoas agora. E também temos mais stakeholders envolvidos no ecossistema da empresa, o que aumenta os desafios, já que são grupos diferentes analisando cada empresa para avaliar se são relevantes para os seus negócios”, pontuou.

De acordo com Soares, uma série de fatores contribuiu para a consolidação dos princípios ESG nos departamentos e comitês de sustentabilidade. Além da pandemia do novo coronavírus, que expôs a necessidade de políticas e práticas sociais nos âmbitos público e privado, as mudanças climáticas e suas consequências voltaram seus holofotes para as iniciativas ambientais que podem reverter o colapso do clima; as mídias sociais, com seus públicos da Geração Z e Millennials, se tornaram o ambiente de cobrança de postura e coerência de marcas por parte de seus consumidores; e, por último, as mudanças na política dos Estados Unidos e da Europa reacenderam o debate sobre a política ambiental brasileira.

O líder de governança também compartilhou um de seus principais aprendizados de trabalho relacionado aos princípios ESG: “a agenda de ESG precisa vir do topo. Se a alta administração, os gestores, aqueles que efetivamente estão sentados na governança dos negócios não estiverem engajados nem quiserem adotar essa agenda com propriedade, a iniciativa não dará certo. Nós, da KPMG, já percebemos isso nas empresas em que atuamos, pois são essas as pessoas que têm a responsabilidade e a autoridade para definir investimentos e os rumos da companhia, e, por isso, pode atrapalhar o andamento da agenda. Como estamos falando de uma mudança de cultura, trabalhando o engajamento de colaboradores e stakeholders, eles precisam ver o exemplo da liderança para que tudo aconteça de fato”, destacou.

Presente ao encontro, Grácia Fragalá, diretora titular do Comitê de Responsabilidade Social (Cores) e vice-presidente do Conselho Superior de Responsabilidade Social (Consocial), ambos da Fiesp, atualizou os presentes sobre as ações voltadas às práticas em ESG que estão sendo promovidas pelo Comitê, como o fomento à sustentabilidade e o investimento social corporativo, Programa pela Primeira Infância e Projeto Mulheres na Indústria.



Para Sebastian Soares, da KPMG, “a sustentabilidade de antigamente foi alçada a um patamar de gestão de negócios, a responsabilidade de implantar esses princípios é de muito mais pessoas agora. E também temos mais stakeholders envolvidos no ecossistema da empresa, o que aumenta os desafios”.

Outro tema abordado por Fragalá foi o Pacto Global das Nações Unidas (ONU): a Fiesp é signatária desde 2008 e possui representação em diversas plataformas de ação. Ela tratou, ainda, sobre o Grupo de Governança do Pacto Global na

Fiesp, onde coordena as atividades com o objetivo de dar transversalidade aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e fortalecer a atuação da Federação na Rede Brasil do Pacto Global.

Para finalizar a pauta da reunião, apresentou-se a proposta de escopo do caderno técnico da 14ª edição do Congresso Brasileiro da Construção (ConstruBusiness) previsto para ser realizado no 4º trimestre deste ano. Sendo bem avaliada pelos presentes, a proposta contempla a contextualização da situação atual, como base de apresentação das propostas estruturantes de curto e longo prazos para a recuperação econômica do país, pós-pandemia, jogando luz no papel estratégico da cadeia produtiva da construção, com destaque para o potencial de cada um dos seus elos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/08/2021

Em reunião virtual com a Associação Brasileira de Operadores Logísticos, secretário-executivo do MInfra destacou que a ferramenta vai simplificar processos e reduzir custos

O Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), plataforma tecnológica desenvolvida pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra), vai facilitar a fiscalização do setor de transportes de cargas, afirmou nesta quinta-feira o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Criada pela Medida Provisória 1051/2021, a ferramenta tem como objetivo simplificar, reduzir a burocracia e digitalizar a emissão de documentos obrigatórios.

"A fiscalização passa a ser muito mais rápida. A fiscalização, além de ser mais prática, passa a ser eletrônica, porque o DT-e nasce 100% digital.", destacou o secretário-executivo, em participação no ABOL Day, evento organizado pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol). O DT-e vai substituir cerca de 90 documentos e integrá-los ao serviço digital de maneira fracionada, com a inclusão inicial de comprovantes relacionados ao transporte.

Também presente no debate virtual, a diretora de programa da Secretaria-Executiva Mariana Pescatori destacou que, com a ferramenta, os transportadores autônomos terão renda maior por conta da economia na burocracia. "Essa ferramenta vai trazer dignidade ao caminhoneiro", afirmou

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/08/2021

MATOPIBA: AVANÇA IMPLANTAÇÃO DE CORREDOR PARA ESCOAMENTO DA SAFRA NA BR-235/PI

São 20 quilômetros de trecho implantado com plataforma e pavimentação asfáltica mais resistente. Investimento beneficiará municípios produtores de grãos e fibras

Rodovia fundamental para o escoamento da produção de grãos e fibras, a BR-235/PI já conta com 72 quilômetros de pista totalmente pavimentada. A marca foi atingida com a conclusão de mais 20 quilômetros de trecho renovado, com implantação de plataforma de 12 metros e pavimentação asfáltica em Tratamento Superficial Duplo (TSD), bem mais durável. O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), investiu em torno de R\$ 33 milhões nas melhorias, entregues nesta sexta-feira (6).

Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) executaram os trabalhos no segmento que liga a divisa da BA/PI (Km 0) com a cidade de Caracol/PI (Km 20). As melhorias vão proporcionar mais segurança à população e aos usuários dessa rodovia federal, beneficiando ainda os municípios produtores de grãos e fibras da região conhecida como Matopiba - acrônimo para Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

"Com essa entrega, chegamos a 72km de pavimentação concluída, mas os trabalhos prosseguem até o KM 150,70 da BR-235/PI. É uma obra estratégica, com potencial de atrair novos investimentos e gerar empregos. O Matopiba é uma fortíssima fronteira agrícola no nosso país", afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Segundo o ministro, a melhora na trafegabilidade da rodovia garante a ligação desses estados e torna ainda mais eficiente a integração do Nordeste com o Norte e o Centro-Oeste brasileiros. Isso porque a BR-235/PI nasce no entroncamento com a BR-101, em Sergipe, e termina no da BR-080/163, no Pará.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/08/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BOLSONARO COMEMORA APROVAÇÃO DO PL DOS CORREIOS E PROJETA LUCRO DE R\$ 3 BI

O presidente da República, Jair Bolsonaro, comemorou nesta sexta-feira a aprovação na Câmara do projeto de lei que abre caminho para a venda dos Correios e estimou que a empresa irá dobrar seu lucro neste ano, chegando a R\$ 3 bilhões.

“No ano passado, os Correios deram lucro de R\$ 1,5 bilhão. A projeção para este ano, pelo que temos até o momento, é dobrar, chegar a R\$ 3 bilhões de lucro”, disse ele, em almoço com políticos e empresários aliados em Joinville (SC).

Em uma vitória para a agenda de privatizações do governo Bolsonaro e sob críticas da oposição, o projeto passou na Câmara nesta quinta-feira, por 286 votos a favor e 173 contra.

No almoço, Bolsonaro criticou governos anteriores, que, segundo ele, geriam a empresa com o objetivo de angariar dividendos políticos.

Depois do aval do Congresso, o governo planeja fazer o leilão da estatal no primeiro semestre de 2022, quando será vendida 100% para um único comprador. Após a transferência para o setor privado, o nome da companhia deve passar a ser Correios do Brasil.

De acordo com o projeto aprovado, a Associação Nacional de Telecomunicações (Anatel) será responsável pela regulamentação.

O texto prevê manutenção da garantia de estabilidade dos funcionários por 18 meses após a privatização e veta o fechamento de agências em pequenas cidades e locais remotos.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 06/08/2021

OI REBATIZA NEGÓCIO DE FIBRA ÓPTICA ANTES DE CHEGADA DO BTG

Considerada peça-chave do plano estratégico da Nova Oi, a subsidiária de fibra óptica Infracó ganhou um novo nome – V.tal (fala-se Vital) – e uma nova estrutura corporativa para atuar de modo independente. A subsidiária está entrando no modo de operação solo mesmo antes da chegada dos novos sócios. Em julho, a Oi acertou a venda de uma fatia majoritária de 57,9% da subsidiária para fundos controlados pelo BTG Pactual, por R\$ 12,9 bilhões. A tele permanecerá como sócia minoritária, com 42,1%. A transação aguarda aval de Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), com previsão de ser concluída ainda este ano.

A partir daí, serão escolhidos os executivos para a V.tal, como o CEO. Até aqui já foram definidos o diretor comercial – Pedro Arakawa, ex-diretor de atacado da Oi – e o diretor financeiro – Alexandre Wolyneq, que estava à frente de redes e tecnologia na TIM até fevereiro.

A V.tal terá sede em São Paulo e CNPJ próprio. Para evitar confusão entre ativos e transmitir mais segurança ao mercado, está sendo montado um comitê de “neutralidade”, que terá profissionais de mercado independentes, sem ligação nenhuma com a operadora, o que vale para a própria Oi.

“Estamos começando a operação de maneira separada, com governança própria”, afirmou Arakawa, durante entrevista coletiva à imprensa. O executivo observou que os provedores

regionais estão em franco crescimento e que a V.tal quer fazer parte desse mercado com a oferta de suas redes. “Os provedores independentes são veículos importantes para levar o acesso à fibra para todo o País. E, com certeza, vamos ajudar a ampliar a sua operação.”

O presidente da Oi, Rodrigo Abreu, também buscou enfatizar a mesma mensagem. “A neutralidade e a independência são garantidas desde já”, disse.

A nova empresa herda uma rede de 400 mil quilômetros de fibra óptica da Oi e contratos de cessão de infraestrutura com 260 provedores de banda larga de todo o País. A própria Oi é a maior cliente.

Ao segregar a subsidiária e buscar um sócio, a Oi buscou obter um alívio nos pesados investimentos para expansão da rede, concentrando-se na prestação do serviço de banda larga para o consumidor final.

A Oi terá algumas vantagens em seu contrato de uso de redes da V.tal pelo fato de ser um cliente-âncora, mas não por ser acionista, apontou Abreu. Entre as vantagens, está a exclusividade para uso da rede durante um certo período, para lançamento de serviços em novas regiões.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 06/08/2021

TETO SOFRERÁ GOLPE COM PEC DOS PRECATÓRIOS, DIZ IFI



Criada por Paulo Guedes, PEC dos Precatórios é vista como forma de liberar dinheiro para Bolsonaro em ano de campanha (Crédito: Marcos Corrêa/PR)

Principal âncora fiscal do País, o teto de gastos sofrerá um “golpe importante” caso o governo insista em propor o parcelamento de precatórios (valores devidos pelo poder público após sentença definitiva na Justiça), alerta a Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado.

Em comunicado, o órgão que tem a missão de vigiar a política fiscal do País afirma que o benefício de adiar o pagamento de parte das dívidas judiciais previstas para 2022, de forma a liberar espaço no teto de gastos para ampliar o Bolsa Família, pode ser “mais que neutralizado” pelo efeito negativo, já que a medida pode abalar a credibilidade do País. “O aumento do risco, dos juros e do custo médio da dívida rapidamente cobraria o preço”, alerta a IFI.

Na nota, a IFI diz que, se o teto for alterado por causa do impasse com os precatórios, ou essa despesa ficar fora do limite de despesas, o País mergulhará em um quadro similar ao observado entre 2009 e 2014, período dos ex-presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, marcado por práticas de “contabilidade criativa”.

O teto de gastos é a regra que limita o avanço das despesas à inflação. Para o ano que vem, o governo calculava uma folga de R\$ 25 bilhões a R\$ 30 bilhões, que seria usada para ampliar o Bolsa Família e pavimentar o caminho rumo à campanha de Jair Bolsonaro à reeleição.

O valor foi calculado antes de a equipe econômica constatar que a despesa com precatórios chegaria a R\$ 89,1 bilhões em 2022 – mais de R\$ 42 bilhões acima do esperado. O espaço no teto se exauriu diante dessa “surpresa”, como classificou o ministro da Economia, Paulo Guedes.

“Precatório tem, sim, certa imprevisibilidade, mas os mecanismos e ritos hoje existentes permitiriam uma ação antecipada do governo. Deixar chegar até o ponto atual e buscar mudança nas regras do jogo é algo temerário”, diz o diretor executivo da IFI, Felipe Salto, um dos autores da nota.

Desde então, o governo tem articulado o envio de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para parcelar as dívidas judiciais em até dez anos. Como mostrou o Estadão/Broadcast, a medida tem potencial até mesmo para dar fôlego adicional para gastos do governo em 2022, pois, em vez de aumentarem, as despesas com precatórios cairiam R\$ 7,8 bilhões em relação a este ano.

A IFI, porém, vê no parcelamento um “evidente prejuízo ao funcionamento do arcabouço fiscal”, isto é, do conjunto de regras que regem as finanças públicas. “Mudar as regras do jogo ao sabor da conjuntura ou alterá-las para que não sejam rompidas é o caminho seguro para a perda de credibilidade”, afirma a instituição.

Segundo o órgão, o teto de gastos já tem válvulas de escape para despesas urgentes e imprevistas, e que foram usadas durante a pandemia de covid-19, enquanto os gastos previsíveis, como o de sentenças e precatórios, “não deveriam ser motivo para alterar as regras do jogo”.

“Se o parcelamento cogitado avançar, o teto será formalmente preservado, com garantias constitucionais, mas a regra sofrerá um golpe importante. Não serão raros os questionamentos a respeito de novas possibilidades de mudanças para comportar outros eventos que viessem a acometer as contas públicas no futuro”, diz a IFI.

Segundo apurou a reportagem, técnicos da área econômica têm manifestado desconforto com a proposta, apesar de o crescimento expressivo dos precatórios ser um problema a ser enfrentado. O envio da PEC foi adiado para a próxima segunda-feira por questões “burocráticas”, segundo uma fonte.

Fundo Brasil

Além disso, a PEC em elaboração no governo prevê a criação do chamado Fundo Brasil, a ser abastecido com recursos de privatizações e venda de imóveis e que poderia ser usado em parte para abater dívidas (inclusive com precatórios) e turbinar ainda mais o valor pago aos beneficiários do Bolsa Família. Esse fundo teria despesas bancadas fora do teto de gastos.

Um integrante da equipe econômica reconhece que, com a proposta de criação desse fundo, será uma tarefa árdua conseguir barrar iniciativas que pretendam inserir outros gastos na lista do que pode ser bancado com o dinheiro do Fundo Brasil – ou seja, fora do teto.

A própria equipe econômica já precisou debelar movimentos da ala política do governo e do Congresso que buscavam driblar o teto de gastos para gastar mais. Agora, com a brecha aberta pelo próprio Ministério da Economia, há o temor de que as investidas sejam ainda mais pesadas e, pior, com potencial de aprovação no Parlamento. A principal aposta é que o presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), aliado do governo, ajude na articulação para evitar danos às contas.

Nos últimos dias, o mercado já repercutiu mal uma declaração de Guedes sobre o problema: “Devo, não nego, pagarei assim que puder”.

“A sinalização é negativa sob o aspecto fiscal e econômico. O parcelamento de uma despesa obrigatória, líquida e certa, indica disposição em não honrar compromissos reais, que nem podem ser classificados como riscos prováveis. São, na verdade, despesas geradas automaticamente pelas decisões do Judiciário. O desdobramento afetaria a percepção de risco, pelo mercado, podendo resvalar em precificação de juros mais altos nos títulos do governo em um contexto de déficits ainda expressivos e dívida pública acima de 84% do PIB”, alerta a IFI.

O órgão reconhece que houve um aumento expressivo no valor dos precatórios. De 2009 a 2021, a alta foi de 102,2%, já descontada a inflação. Em 2022, boa parte do aumento se deve às ações referentes ao cálculo incorreto do Fundef, fundo para o desenvolvimento do ensino fundamental e valorização do magistério que vigorou até 2006. Ao todo, os Estados devem receber R\$ 16,6 bilhões da União no ano que vem.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 06/08/2021

GOVERNO APROVA AÇÕES PARA AMPLIAR O USO DE TÉRMICAS A GÁS E DIESEL

A Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (CREG), grupo interministerial responsável por monitorar a crise hídrica, decidiu referendar nesta quinta-feira, 5, medidas para garantir o suprimento de energia elétrica em meio à grave crise hídrica no País. Entre elas estão ações para ampliar o fornecimento de energia elétrica por meio de usinas termelétricas movidas a óleo diesel e gás natural.

Para garantir o uso de térmicas, o colegiado também deu aval para a disponibilização de um terceiro navio regaseificador, no terminal de regaseificação de Pecém, no Estado do Ceará. Desde o ano passado, o governo autorizou o uso dessas usinas, que produzem energia mais cara, para garantir o abastecimento de energia elétrica no País.

Em uma sinalização de preocupação com o agravamento da crise hídrica, o grupo deu aval para a realização de estudos para a permanência de medidas para reter mais água nos reservatórios das usinas hidrelétricas Jupia e Porto Primavera no próximo período úmido, entre os meses de dezembro de 2021 e abril de 2022. Também serão realizados estudos sobre as condições de atendimento eletroenergético na transição do período seco para o período úmido de 2021 e para o atendimento em 2022.

Além disso, o grupo aprovou a realização de estudos sobre a flexibilização temporária da Regra de Operação do rio São Francisco e as cotas mínimas a serem adotadas para os reservatórios das usinas hidrelétricas de Ilha Solteira e Três Irmãos. No período de 28 a 31 de agosto, a cota mínima das usinas será de 324,2 metros. Em setembro, a cota será de 323 metros.

As recomendações foram feitas pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE). O colegiado, também presidido pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, se reuniu nessa quarta-feira, 4. Diferente do CMSE, que faz recomendações, as definições da Câmara são de caráter obrigatório de cumprimento e deverão ser priorizadas por todas as instituições.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 06/08/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

GIGANTE DO AGRONEGÓCIO BUNGE ABRE VAGAS PARA PROGRAMA TRAINEE 2022

Por Lucas Eurico Simões



A empresa está em busca de jovens profissionais com espírito empreendedor, visando a formação da futura geração de líderes da Bunge (Imagem: Bloomberg)

A Bunge, uma das líderes globais em agronegócio, alimentos e ingredientes, abriu inscrições para o Programa de Trainee 2022.

As vagas são para atuação nas áreas Corporativa e de Agronegócios da empresa, em unidades localizadas em diversos estados

brasileiros.

As inscrições vão até 18 de agosto e podem ser realizadas pelo site da Cia de Talentos.

As áreas de formação e o nível de inglês desejado variam conforme as especificidades de cada vaga, que podem ser consultadas no site de inscrições.

Para participar, os candidatos devem ter concluído a graduação entre agosto de 2018 e agosto de 2021 e ter bons conhecimentos em Excel.

Algumas das vagas requerem disponibilidade para viagens ou são para residir em local diferente ao da origem. Outras estão abertas para todos os tipos de formação.

A empresa está em busca de jovens profissionais com espírito empreendedor e de liderança, que possam ter sua curva de aprendizagem acelerada, visando a formação da futura geração de líderes da Bunge.

As ferramentas usadas no programa têm foco na descoberta das fortalezas dos talentos selecionados e em habilidades consideradas essenciais, como comunicação, negociação e influência, mentalidade de crescimento, gestão de conflitos, inteligência emocional e metodologias ágeis.

O processo de seleção dos candidatos envolve etapas 100% online, com avaliação de competências, dinâmica em grupo, painel com gestores e entrevista final.

Os aprovados são contratados em regime CLT e, além do pacote básico de benefícios, a Bunge oferece previdência complementar e acesso ao programa de bem-estar e saúde mental da companhia.

Os trainees também participam do Recompensar, programa que promove remuneração adicional a profissionais da empresa de acordo com o atendimento de metas da equipe e os resultados da companhia.

Fonte: MoneyTimes
Data: 06/08/2021

TAXA DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES CHINA-EUA ULTRAPASSA US\$ 20 MIL E TEM RECORDE

Por Reuters



Nós não vimos isso no transporte por mais de 30 anos (Imagem: REUTERS/Aleksander Solum)

As taxas de embarques de contêineres da China para os Estados Unidos atingiram novas máximas acima dos 20 mil dólares por unidade de 40 pés, com aumento de pedidos de varejistas antes do pico de temporada de compra dos EUA aumentando a tensão nas cadeias mundias de abastecimento.

O mercado de contêineres foi impactado mais recentemente pela aceleração nos surtos da variante Delta do Covid-19.

Além disso, os tufões na movimentada costa sul da China no final de julho e esta semana também contribuíram para a crise, que atinge o método mais importante do mundo para transportar tudo, desde equipamento de ginástica e móveis até partes de carros e eletrônicos.

“Esses fatores transformaram o transporte de contêineres mundiais em um mercado de vendedores altamente perturbado e sem suprimento suficiente, em que as empresas de transporte podem cobrar de quatro a dez vezes o preço normal para movimentar as cargas”, disse Philip Damas, diretor administrativo da empresa de consultoria marítima Drewry.

“Nós não vimos isso no transporte por mais de 30 anos”, ele disse, acrescentando que espera que as “taxas extremas” durem até o Ano Novo Chinês em 2022.

Fonte: *MoneyTimes*

Data: 06/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

DEMANDA POR HIDROGÊNIO DEVE CRESCER 4% EM 2021, ESTIMA PLATTS

Compromissos de descarbonização estão aumentando projeções de oferta e demanda de hidrogênio

Por Gabriel Chiappini - 6 de agosto de 2021- Em Transição energética

Levantamento da S&P Global Platts Analytics aponta que a demanda global por hidrogênio puro (H₂) deve crescer 4% em 2021, alcançando 73,8 milhões de toneladas.

O estudo também identificou que haverá um acréscimo de 2,9 milhões toneladas/ano na capacidade de produção de hidrogênio até 2025.

Para Roman Kramarchuk, chefe de Análise de Energia do Futuro da S&P Global Platts, esse aumento da demanda e oferta de H₂ está sendo impulsionado pelos compromissos de descarbonização assumidos pelas principais nações ao redor do mundo.

“O hidrogênio está entre as soluções mais promissoras para lidar com as emissões de setores de difícil descarbonização — como processos do setor industrial e transporte pesado —, ao mesmo tempo que serve como meio para armazenamento de longa duração”, disse à epbr.

Um dos países à frente desse movimento é a Alemanha.

O país, que pretende ser neutro em carbono até 2045, já anunciou um plano de investimento de € 9 bilhões para desenvolvimento de tecnologias ligadas ao hidrogênio.

Desse total, € 2 bi serão para parcerias internacionais com países onde o hidrogênio verde (H₂V) pode ser produzido com menor custo, a exemplo do Brasil.

O governo alemão também pretende realizar leilões internacionais para fornecimento de H₂V nos próximos dez anos.

A França, que hoje já utiliza cerca de um milhão de toneladas de hidrogênio por ano, também anunciou meta para que 40% desse total — utilizado na indústria nacional — seja livre de carbono até 2028.

Verde e azul

Na disputa com o H₂V (feito, em geral, a partir da eletrólise com energia renovável) pelo papel principal na transição energética, está o hidrogênio azul — produzido a partir do gás natural com captura de carbono.

Segundo Brian Murphy, analista sênior de hidrogênio da S&P Global Platts Analytics, apesar de a Europa liderar a corrida dos dois tipos, há uma preferência pelo verde.

O mesmo ocorre em países da região Ásia-Pacífico (APAC). Já na América do Norte, a aposta mais forte é na produção de hidrogênio azul.

“A escolha do método de produção de hidrogênio é baseada no ambiente regulatório, uso final esperado, acesso a eletricidade renovável barata e uma ampla variedade de outros fatores políticos e técnicos”, explica.

Segundo ele, no caso brasileiro, há um potencial maior para a produção de H₂V, tanto para consumo interno como para exportação.

“O Brasil possui um alto nível de renováveis já instalados, com potencial para mais adições de baixo custo em todo o país. Possui vasta disponibilidade de terras e recursos naturais para se tornar um centro de produção de hidrogênio verde, principalmente energia eólica de alto fator de capacidade no Nordeste”, afirma Murphy.

Um exemplo é o Ceará, que aposta no desenvolvimento de um hub de hidrogênio verde no Porto do Pecém, valendo-se do enorme potencial de energia renovável, em especial eólicas offshore.

Até agora, o estado possui quatro memorandos de entendimento para construção de unidades produtoras de H₂V, e mais uma dezena em andamento.

Já o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, e de Suape, em Pernambuco, acreditam na dobradinha com o hidrogênio azul, uma vez que contam com uma infraestrutura consolidada de gás natural.

“Com o crescimento do interesse pelo hidrogênio e as mudanças no ambiente regulatório em torno das emissões de carbono, esperamos ver mudanças nas estratégias nacionais e regionais que podem priorizar uma rota em detrimento da outra nos próximos anos”, acredita Murphy.

O Ministério de Minas e Energia (MME) apresentou na quarta (4) as diretrizes do Plano Nacional do Hidrogênio (PNH₂). A estratégia do governo é facilitar as diferentes rotas de produção do combustível.

Entre as diretrizes do PNH₂ está “aproveitar o gás natural nacional com captura e armazenagem 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”.

Desafios logísticos

Para que um mercado de hidrogênio possa ser desenvolvido global ou regionalmente, Murphy lembra, no entanto, que ainda existem questões logísticas e técnicas relacionadas a transporte e armazenamento que precisam ser resolvidas.

Há três maneiras de transportar o hidrogênio, explica o professor da Universidade Federal do Ceará (UFC), Fernando Nunes, em entrevista à epbr.

Segundo Nunes, que comanda o grupo de trabalho em pesquisas para o hub de hidrogênio verde no estado, a compressão do hidrogênio se daria em cilindros por volta de 750 bar (unidade relativa à pressão atmosférica) e estudos de viabilidade apontam que esta seria a maneira mais viável de transporte.

“Até cinco mil milhas náuticas, o mais econômico seria transportar em hidrogênio comprimido, em navios com capacidade de 2 mil toneladas”, diz.

Ele conta que os dados são de uma empresa australiana que já está em diálogo com o Porto do Pecém para transporte do H₂V do Ceará rumo ao Porto de Roterdã, na Holanda. O porto holandês é a principal porta de entrada de combustíveis da Europa.

Lá, o estudo HyWay 27: hydrogen transmission using the existing natural gas grid? (.pdf) indica que os principais gasodutos da Holanda podem ser reaproveitados para a distribuição de hidrogênio.

“Os volumes de distribuição de gás natural na Holanda terão caído cerca de 40% em 2030 em comparação com os níveis de hoje. Como resultado do declínio da demanda, a Gasunie [empresa de transporte de gás natural] pode reorganizar os fluxos de existentes de uma forma que libere certos dutos para usos alternativos”, diz o documento.

Além disso, avalia que reutilizar as redes de gás natural existentes é mais econômico do que colocar novos dutos para o hidrogênio.

Nunes explica que a segunda maneira é a liquefação, transformando em hidrogênio líquido.

“Para isso seria necessária uma temperatura de quase 263 graus negativos, o que demandaria muita energia no processo de transformação e no transporte”.

A terceira maneira seria através da amônia (NH₃, hidrogênio misturada o nitrogênio).

“Neste caso, uma vez transportada, ela demandaria energia para ser reconvertida em H₂”, aponta Nunes.

Apesar disso, a amônia verde vem sendo apontada como a escolha de empresas que pretendem produzir hidrogênio verde no Brasil, como Qair (Porto do Pecém e Supe), Fortescue (Pecém e Açú), EneGix (Pecém) e AmmPower (Porto Central).

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 06/08/2021*

TCU APONTA RISCOS AO ABASTECIMENTO COM VENDA DE REFINARIAS DA PETROBRAS

Por epbr - 6 de agosto de 2021 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Newsletter, Petróleo e gás,

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

Uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) aponta riscos ao abastecimento de combustíveis no país com a venda de refinarias da Petrobras.

— Aprovada pelo plenário da corte de contas na quarta (4/8), a auditoria aponta que, em determinados aspectos, o mercado segue sob o risco de continuar fechado, mesmo com a venda de metade da capacidade de refino da Petrobras.

— Um ponto é o controle da infraestrutura para movimentação e estoque de combustíveis, especialmente no caso do GLP, que seguirá com a Petrobras e Transpetro em posições dominantes.

— “[É preciso] aprimorar a definição do papel da Transpetro, agente dominante no mercado, pode mitigar os cenários de riscos à garantia do abastecimento e à competitividade nos mercados resultantes dos desinvestimentos dos ativos de refino e logística associada, ora em curso”, dizem os auditores.

— A auditoria reconhece que as ações tomadas pelo governo, notadamente no Abastece Brasil e na ANP, vão na direção da minimização desses riscos.

— Não se trata de um acórdão deliberativo – nem foi uma decisão tomada nos processos que analisam a venda de refinarias. O diagnóstico foi encaminhado ao governo federal, às agências reguladoras e à Presidência do Congresso Nacional.

O diagnóstico está alinhado com a oposição à venda das refinarias. “O alerta do TCU se soma aos que já fiz e aos de outras entidades que condenam a forma irresponsável como esse processo de desinvestimento da Petrobras está sendo conduzido”, disse o senador Jean Paul Prates (PT/RN), em nota.

— “A FUP espera que a decisão do TCU leve à revisão da política de privatização das refinarias. E considera positivo o fato de o parecer do tribunal ter sido divulgado antes de qualquer venda dessas plantas ter sido concluída”, afirmou o coordenador geral da Federação Única dos Petroleiros (FUP), Deyvid Bacelar, também em nota.

— Bate também nos principais pontos que vêm sendo criticados pelo mercado de distribuição, por meio da Brasilcom, que representa empresas com atuação regional.

— “Do que temos conhecimento, não é um processo com relação direta com o desinvestimento da Petrobras. A gente continua comprometido com o movimento de abertura do mercado de refino e gás natural”, afirmou Rodrigo Araújo Alves, diretor Financeiro e de Relacionamento com Investidores da Petrobras, nessa quinta (5/8).

A Petrobras pretende assinar os acordos de venda das refinarias até o fim deste ano. Os prazos já precisaram ser prorrogados pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) duas vezes.

— Um dos percalços foi a oferta pela Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná. “A Repar está mais atrasada, pois tivemos preços apresentados bem inferiores à visão de valor da companhia”, disse Rodrigo Araújo. Não há previsão para o relançamento da concorrência.

— No momento, a refinaria em fase mais avançada de venda é a Isaac Sabbá (Reman), no Amazonas.

— A Lubnor, planta de lubrificantes do Ceará, e a SIX, unidade de processamento de xisto betuminoso minerado no Paraná, também estão mais avançadas em relação às demais unidades.

— A Petrobras fechou apenas a venda de uma refinaria, a Landulpho Alves (RLAM), na Bahia, para o fundo Mubadala, dos Emirados Árabes.

O vale-gás para subsidiar o GLP com recursos da Petrobras ainda está sendo discutido com o governo federal.

— “Nós participamos dessa discussão junto com o governo, mas o tema está sendo conduzido pelo Ministério das Minas e Energia. A nada somos indiferentes, temos atividade e responsabilidade social dentro da empresa, mas não somos o ator principal na condução desse processo”, disse o presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna.

— A Petrobras não detalha qual seria a fonte dos R\$ 3 bilhões citados pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido) para constituir um “fundo” destinado à compra bimestral de GLP pelos inscritos no Bolsa Família – proposta que estaria “bem avançada”, segundo Bolsonaro.

— A companhia adiantou o pagamento de dividendos este ano, e a União receberá R\$ 11,6 bilhões que, somadas às parcelas já pagas, chegará a R\$ 15,4 bilhões até o fim do ano. Silva e Luna disse que o uso dos dividendos para o programa social é uma decisão que cabe ao governo, sem detalhar quais seriam as alternativas.

Fundo para combustíveis. Com a recuperação do preço do barril de óleo e o reaquecimento da demanda por combustíveis depois do baque provocado pela covid-19 no 2º trimestre de 2020, o Ministério de Minas e Energia (MME) voltou a defender a criação de um fundo de controle de oscilações.

— Ainda não apresentado, o plano já contou internamente com múltiplas propostas. Para constituir o fundo, foi cogitado usar o bônus da cessão onerosa e, claro, os dividendos da Petrobras. As receitas do fundo poderiam também estar atreladas aos royalties.

— A ideia é usar os ganhos de arrecadação nos momentos de alta para proteger consumidores da internalização dos preços internacionais.

A participação da Petrobras no mercado de diesel subiu para 84% no segundo trimestre. No mesmo período do ano passado, foi de 76%. No primeiro trimestre deste ano, a Petrobras teve 87% do mercado de diesel. Reuters

O valor das ações ordinárias da Petrobras disparou, fechando o dia com valorização de 9,63%, após a divulgação do resultado e com a decisão de antecipação de dividendos e o lucro acima do esperado. As preferenciais avançaram 7,88%.

— Os ganhos de valor de mercado da Petrobras, entretanto, não foram suficientes para garantir a alta do Ibovespa. O dólar fechou em alta de 0,57%, a R\$ 5,2156, e a bolsa brasileira recuou 0,14%, com aumento do risco fiscal. Estadão

O Brent para outubro é negociado acima dos US\$ 72 por barril, após fechar alta de mais de 1% ontem. A tensão no Oriente Médio e sinais de demanda firme, que passam pelo aumento de preços do óleo saudita comercializado para Ásia, ajudaram os preços da commodity. Reuters

Resultado da transparência de preços dos combustíveis da ANP, prevista na resolução 795/2019, vai entrar em consulta pública. A agência produziu um relatório da avaliação de resultado regulatório (ARR), que será publicado em breve.

— Pela norma atual, produtores e importadores devem publicar seus preços de venda vigentes, por ponto de entrega e modalidade, sem tributos e para pagamento à vista. E manter um histórico de 12 meses.

— “Na revisão proposta, o relatório recomenda a revisão do conceito do preço indicativo, além de sugerir que, em relação ao preço de lista, sejam aprofundados ou complementados os estudos sobre os efeitos já produzidos e os possíveis efeitos em um esperado cenário de novos agentes no refino após os desinvestimentos da Petrobras”, diz a ANP, em nota.

Mais geração termelétrica. O governo ratificou a “realização de ações para ampliar o fornecimento de energia elétrica por meio de usinas termelétricas a óleo diesel e gás natural”. A reunião da Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (CREG) nessa quinta (5/8) deliberou sobre as recomendações do CMSE.

— Entre as determinações está a disponibilização de terceiro navio regaseificador, no Porto de Pecém, no Ceará, “possibilitando o fornecimento de gás natural para as usinas termelétricas”. A Petrobras desmobilizou o navio do terminal em março.

— A CREG foi criada pela MP 1055 para acelerar a tomada de decisões durante a crise energética. Tem o poder de transformar as recomendações do CMSE em determinações para órgãos vinculados ao MME e agentes regulados.

Paraná amplia emergência hídrica. Sem chuvas e com os reservatórios cada vez mais baixos, o governo do Paraná estendeu a emergência hídrica para todo o estado por 90 dias. Até então, a emergência era válida apenas para a região metropolitana de Curitiba e o Sudoeste.

— O novo decreto (8.299/2021) foi assinado nessa quinta (5/8) pelo governador Carlos Massa Ratinho Junior. É o terceiro decreto do tipo desde o ano passado.

— Decreto autoriza as empresas de saneamento a adotarem medidas que garantam o abastecimento público – como os rodízios de água, que já foram implantados pela Sanepar.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/08/2021

O ENCONTRO DO ETANOL COM O HIDROGÊNIO

Por Nayara Machado - 5 de agosto de 2021 - Em Biocombustíveis, Diálogos da Transição

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

O Ministério de Minas e Energia (MME) apresentou na quarta (4) as diretrizes do Plano Nacional do Hidrogênio (PNH2).

Como adiantado pela Diálogos da Transição, a estratégia é facilitar as diferentes rotas de produção do combustível.

O conjunto de diretrizes (.pdf) apresentado ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) prevê ainda a criação de um Comitê Técnico, com seis eixos de atuação.

Entre as diretrizes, estão:

Aproveitar o gás natural nacional com captura e armazenagem 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.

Um caminho é a produção de hidrogênio pela reforma a vapor do etanol e outros biocombustíveis e a biocaptura de carbono (BioCCS).

“A fórmula química do etanol – C2H5OH – mostra que ele tem bastante hidrogênio. Existe no Brasil uma tecnologia única no mundo de conversão de etanol em hidrogênio”, conta Edmundo Barbosa, presidente do Sindicato da Indústria de Fabricação do Alcool do Estado da Paraíba (Sindalcool).

Segundo o executivo, 7,6 litros de etanol são capazes de gerar 1kg de hidrogênio.

“Esse caminho – em construção – vai nos levar a regiões onde temos excesso de etanol, isto é, tem etanol e não tem mercado. E vai favorecer outras indústrias”.

Ele explica que há uma demanda pela indústria siderúrgica, leiteira e de óleos vegetais por hidrogênio no interior do país.

Mas hoje o insumo está muito concentrado no litoral, onde estão as refinarias de petróleo — já que todo o hidrogênio produzido no Brasil é de fonte fóssil.

Ao mesmo tempo em que supre uma demanda crescente por descarbonização.

Ao contrário do hidrogênio verde produzido a partir de eletrólise com energia renovável, cujos projetos anunciados no Brasil focam na exportação para o mercado europeu, o hidrogênio a partir de etanol será destinado ao mercado interno.

Quem também pode absorver esta demanda é o setor de transportes.

O PNH2 sinaliza o uso de hidrogênio no transporte pesado — caminhões, locomotivas, aviões e navios —, considerado um setor mais difícil de descarbonizar.

E a célula a combustível para eletrificação na indústria.

Mas o setor de etanol também vê uma oportunidade nos veículos leves.

Nos planos de descarbonização da indústria automotiva, a célula a combustível a hidrogênio surge como uma solução de baixo carbono para a eletrificação da frota.

“Há uma ação agressiva de países europeus no sentido de promover a produção de hidrogênio a partir da eletrólise. O nosso interesse é produção de hidrogênio a partir do etanol”, diz.

Embora a célula a combustível ainda esbarre em dificuldades tecnológicas quando o assunto é transformar o etanol em hidrogênio no veículo, a tecnologia que faz essa conversão — o reformador — já está madura para instalação em postos de abastecimento, afirma Barbosa.

“Hoje já conseguimos fazer 20 metros cúbicos de hidrogênio por hora e vamos, em pouco tempo, escalar para 200 metros cúbicos por hora a partir do etanol. Essa tecnologia está madura e já é comercial”.

A vantagem de ter um reformador de etanol em postos é o transporte, já que o hidrogênio é 100 vezes mais volátil que a gasolina, exemplifica.

O etanol seria então uma espécie de hidrogênio líquido e não exigiria mudanças na infraestrutura de distribuição.

Barbosa explica que, com unidades reformadoras nos postos, o etanol continuaria sendo transportado das usinas para distribuidoras e postos, sem precisar de “investimentos vultosos em infraestrutura de distribuição como na Europa, por exemplo”.

“O desafio é vencer a nossa baixa eficiência energética, e em todos os setores.

Quando abastecemos com R\$ 100, nos motores de ciclo Otto, só R\$ 26 são convertidos em transporte. Todo o restante é disperso em uma forma de calor.

A indústria automotiva está buscando uma parceria no etanol. Ela vai se dar através de veículos a hidrogênio. Precisamos estar abertos para essa possibilidade”, completa.

Viabilidade econômica do hidrogênio de etanol

Barbosa vê a precificação do hidrogênio acontecendo de uma forma semelhante à da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio).

O RenovaBio dá aos produtores de biocombustíveis a possibilidade de emitir créditos de descarbonização com base na sua nota de eficiência energética e ambiental.

“Provavelmente, o hidrogênio verde vai ser negociado com formação de preço em bolsa para que se alcance, realmente, a redução de custo desejada. E para que a gente consiga ter financiamento”.

Financiamento é uma questão fundamental.

Há um motivo para os projetos anunciados de hidrogênio verde estarem concentrados nos portos brasileiros visando exportação: os países ricos têm condições de alocar recursos para usar esse combustível na transição.

No caso do Brasil, será preciso uma estratégia para viabilizar economicamente o hidrogênio de baixo carbono.

“A viabilidade econômica disso vai se dar a partir dos fundos de investimento agropecuários. Vamos ter financiamento através do mercado, em função realmente dos benefícios ambientais e agregação de valor trazida pelo hidrogênio”, aposta.

Curtas

O presidente dos Estados Unidos quer que a metade dos carros vendidos até 2030 no país tenham zero emissão, ou seja, elétricos, híbridos, ou movidos a hidrogênio, informa documento divulgado pela Casa Branca nesta quinta (5)...

...A ideia é “posicionar os Estados Unidos para liderar o futuro do carro elétrico e superar a China”, diz a Casa Branca. AFP/UOL

A Raízen dá início à sua abertura de capital na B3 avaliada inicialmente muito mais próxima dos indicadores de mercado de uma empresa de açúcar e etanol, ou de distribuição de combustíveis, do que como uma companhia de energias renováveis, como pretende ser referência...

...Com a precificação concluída anteontem, o valor de firma da companhia ficou em 7,3 vezes o Ebitda, e vai para 9 vezes se for considerada a Biosev, cuja aquisição está sendo concluída. Valor

Na próxima semana, de 9 a 13 de agosto, Ubrabio, Empresa de Pesquisa Energética e Embrapa Agroenergia promovem a 2ª edição da Biodiesel Week. O evento online e gratuito vai discutir temas como qualidade do diesel e ESG na indústria nacional.

O Inmetro publicou nesta quarta (4) uma portaria que prevê a mudança, a partir de junho de 2022, da classificação de eficiência energética das geladeiras no país. Cria também, a partir de junho de 2022, três categorias novas nas etiquetas desses produtos. Extra

Owens Illinois (O-I), líder mundial na fabricação de embalagens de vidro, substituiu 100% de empilhadeiras, rebocadores e transpaletas no Brasil para reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Os equipamentos agora funcionam com bateria de lítio. Cada empilhadeira elétrica trabalhando 13 horas por dia reduz em emissão o equivalente a 257 árvores em um ano.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA APROVA PROJETO QUE FACILITA ABERTURA DE EMPRESAS E ALTERA REGRAS PARA COMÉRCIO EXTERIOR

Objetivo da Medida Provisória é elevar a posição do país no ranking Doing Business do Banco Mundial, que mede a qualidade do ambiente de negócios do país

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira a Medida Provisória (MP) do ambiente de negócios, que busca diminuir a burocracia para as empresas e incentivar a abertura comercial do país. A matéria segue para sanção presidencial.

O projeto foi aprovado inicialmente na Câmara no fim de junho e enviado ao Senado, que fez alterações e aprovou o texto na noite de quarta-feira. O texto então voltou para análise dos deputados, que rejeitaram as mudanças do Senado e aprovaram o texto da Câmara novamente. O texto teve apoio de praticamente todos os partidos, foram 413 votos a favor do projeto e 14 contra.

Entre as principais mudanças do projeto, está a criação do balcão único, que deve facilitar o cadastro do CNPJ e a inscrição no fisco estadual e municipal. A expectativa do governo é que o tempo médio para abertura de empresas caia de dez para três dias.



O texto teve apoio de praticamente todos os partidos Foto: Najara Araujo/Câmara dos Deputados

O objetivo da MP é elevar a posição do Brasil no ranking Doing Business do Banco Mundial, que elenca os países com melhores ambientes de negócios. Com isso, o governo almeja chegar na posição 49ª do ranking até 2022 e atrair investimentos. Atualmente o país está entre a 109ª e 119ª posição.

Após a primeira aprovação do projeto na Câmara, o secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, Geanluca Lorenzon, disse ao GLOBO que o país deve subir ainda mais no ranking com as alterações feitas pelo relator, deputado Marco Bertaiolli (PSD-SP).

Veja as principais mudanças:

Classificação de risco

Outras medidas devem facilitar a abertura de empresas, como a simplificação da classificação de risco. De acordo com o relatório do deputado Marco Bertaiolli, o Comitê para Gestão da RedeSim (CGSim) deverá publicar uma resolução dispondo dos riscos das atividades que será adotada por estados e municípios que não tenham classificação própria.

Essa alteração deve ajudar diretamente na abertura de empresas de médio risco, que poderão obter alvarás de funcionamento automaticamente, apenas com uma assinatura do termo de responsabilidade. Entre empresas de médio risco estão o comércio atacadista, hotéis e educação infantil.

Acionistas

O relator também incluiu no texto a possibilidade de que as empresas que abram capital na bolsa possam vender mais do que 51% das ações e ainda assim manter controle da companhia.

Essa mudança será possível pela instituição do voto plural, que vai permitir que uma ação dê direito a até 10 votos. A expectativa do relator é que isso possibilite a venda de cerca de 85% das ações sem a perda de controle.

Essa possibilidade só valerá para as empresas que abrirem capital após a sanção do projeto, excluindo empresas públicas, sociedades de economia mista, suas subsidiárias e sociedades controladas direta ou indiretamente pelo estado. O voto plural terá validade de sete anos, prorrogáveis por qualquer prazo se houver concordância em Assembleia-Geral.

Outra mudança deve dar voz aos investidores minoritários de uma empresa. A partir dessa aprovação desse projeto, a Assembleia-Geral poderá decidir sobre alienações e contribuições significativas das empresas.

Comércio exterior

Além das facilidades para abertura de empresas, o projeto também traz mudanças para o comércio exterior. Um dos exemplos, é a flexibilização das licenças de importação com o objetivo de facilitar a entrada de importados no país.

De acordo com a MP, a imposição de licenças somente poderá ser feita se as restrições estiveram previstas em leis ou atos normativos.

Outra mudança é o fim do Siscoserv, sistema de informação sobre comércio exterior, que era considerado burocrático e de difícil uso pelas empresas que precisavam mandar informações ao governo.

Para o envio de documentos, dados ou informações, os exportadores e importadores poderão utilizar um guichê único eletrônico. O recolhimento de taxas também será feito preferencialmente por esse guichê.

Cadastro fiscal positivo

O projeto também autoriza a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) a instituir o Cadastro Fiscal Positivo, que deve diminuir a burocracia de empresas que desejam participar de licitações.

Com o cadastro, as informações e certidões necessárias nesses processos ficarão mais fáceis de acessar.

“Com esse novo sistema, pretendemos desburocratizar a apresentação de documentos comprovando a regularidade fiscal de contribuintes, criamos incentivos para os bons pagadores e melhoramos a gestão de riscos no âmbito da PGFN”, diz o relatório.

Sira

O relatório cria o Sistema Integrado de Recuperação de Ativos (Sira), sob a PGFN, que vai reunir informações públicas para facilitar a identificação e localização de bens e de devedores.

O sistema deve auxiliar a recuperação de ativos inclusive do poder Judiciário, que terá mais informações para, por exemplo, determinar cumprimentos de ordens judiciais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/08/2021

LÍDER DO GOVERNO QUER TIRAR PRECATÓRIO DO TETO DE GASTOS, MAS ECONOMIA É CONTRA

Proposta sobre dívidas judiciais ainda nem chegou ao Congresso, mas senador já ensaia mudança

Por Manoel Ventura



O líder do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) Foto: Pedro França/Agência Senado

BRASÍLIA — A proposta do líder do governo no Senado, senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), de tirar do teto de gastos o pagamento das dívidas federais decorrentes de sentenças judiciais não foi combinada e nem conta com o aval do Ministério da Economia, de acordo com integrantes do Executivo.

O teto de gastos limita o crescimento das despesas da União à inflação do ano anterior. No próximo ano, as dívidas judiciais, chamadas de precatórios, somarão R\$ 89,1 bilhões, uma alta de 62% em relação ao valor previsto para este ano (R\$ 54,7 bilhões) e que já vinha crescendo acima da inflação.

Para conter o crescimento dessa despesa, o governo irá propor uma PEC para parcelar o pagamento dos maiores precatórios (acima de R\$ 450 mil) em nove anos. Essa medida abriria um espaço de R\$ 40 bilhões no Orçamento de 2022, suficiente para pagar o novo Bolsa Família.

Antes mesmo da PEC chegar ao Congresso, aliados ao governo já se movimentam para mudar a proposta e estabelecer que o pagamento dos precatórios fique fora do teto de gastos.

Em entrevista ao jornal “Valor Econômico”, Bezerra disse que essa medida seria mais bem recebida pelo Congresso do que a proposta original do governo.

— Aqui dentro do Congresso será mais sensível essa sugestão de tirar do teto todo o precatório — disse.

Para integrantes da equipe econômica, a PEC do governo foi feita para “salvar” o teto de gastos, já que cria uma regra permanente para o pagamento dos precatórios.

A avaliação é que o crescimento dessa despesa iria comprometer o Orçamento da União nos próximos anos e a regra de parcelamento dá “previsibilidade” ao gasto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/08/2021

BOLSONARO DIZ QUE QUER ZERAR IMPOSTO SOBRE DIESEL, EM NOVO ACENO A CAMINHONEIROS

Presidente, contudo, afirmou que não é uma 'promessa' e que não pode garantir redução

Por Daniel Gullino e Manoel Ventura



O presidente disse que vai se empenhar para zerar o imposto federal sobre o diesel Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

BRASÍLIA — Em mais um aceno a caminhoneiros, o presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta sexta-feira que está estudando zerar o imposto federal sobre o diesel a partir do ano que vem. Bolsonaro já fez outras promessas semelhantes no passado, para esse e outros setores, e algumas vezes não conseguiu a redução.

— Sabemos que o combustível está um preço, no meu entender, caro. Temos que buscar maneiras de reduzir o máximo possível. Eu não gosto de falar em promessas, mas eu gostaria de zerar o imposto federal do diesel a partir do ano que vem — disse Bolsonaro, em conversa com apoiadores no Palácio da Alvorada, após um homem pedir para ele gravar um vídeo para caminhoneiros.

O presidente acrescentou:

— Gostaria, vou me empenhar para isso. Não posso garantir que será feito. Não é uma promessa, é um estudo.

Cortar imposto para um produto ou para um setor específico não é simples. A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige que o corte seja compensado com o aumento de outro imposto ou redução de gasto de maneira equivalente.

Encontrar esse espaço no Orçamento é sempre uma dificuldade para a equipe econômica, situação que se agrava diante do quadro fiscal desfavorável, com sucessivos rombos nas contas públicas.

Na última vez que o presidente anunciou a redução do imposto sobre o diesel, a equipe econômica foi pega de surpresa e não sabia das mudanças e nem como compensar a redução do imposto.

No mês passado, o presidente já havia anunciado um corte de R\$ 0,04 no PIS/Cofins cobrado sobre o diesel. Na mesma ocasião, anunciou que o governo deve fazer uma nova redução nos impostos sobre gases, após outras diminuições em 2019 e 2020.

Em março, Bolsonaro reduziu temporariamente o PIS/Cofins sobre o diesel e sobre o gás de cozinha, por dois meses, e elevou os impostos cobrados de bancos até o fim deste ano para compensar a perda de arrecadação.

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.

Para compensar apenas dois meses de isenção de impostos federais sobre o diesel neste ano, o governo aumentou outros impostos. Subiu a CSLL dos bancos; revogou o Regime Especial da Indústria Química (Reiq), que estabelecia alíquotas reduzidas nas operações com nafta e outros produtos destinados a indústrias petroquímicas; e reduziu os limites para pessoas com deficiência comprarem carros com menos impostos.

No ano passado, o Ministério da Economia zerou a alíquota de importação para armas. A medida, no entanto, foi suspensa pelo ministro Edson Fachin, do Supremo Tribunal Federal (STF). Inicialmente, o governo planejou que a isenção valeria apenas para agentes de segurança — como Bolsonaro chegou a anunciar publicamente —, mas a ideia foi considerada inconstitucional por técnicos do governo.

Fim da bandeira branca

Mais tarde, durante almoço com empresários em Joinville (SC), Bolsonaro afirmou que pretende acabar com a "bandeira branca", como são chamados os postos de combustíveis que não têm contratos com as distribuidoras.

— Vamos tentar acabar com a bandeira branca dos combustíveis também. Não vou falar máfia, porque pode alguém do setor aí me criticar. Mas o comportamento é o pior possível. Cada bandeira define o preço na sua região.

O presidente também relatou ter conversado recentemente com o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, e disse que estuda uma forma de não reajustar o preço dos combustíveis quando houver queda no dólar ou no preço do petróleo, para evitar aumentos futuros.

— Falei para ele (Silva e Luna) que dá vontade de a gente chegar em um acordo, porque não posso interferir, porque não é uma estatal, toda vez que a gente diminui cinco centavos no preço da gasolina, não desce nada na bomba. Quando lá na frente somos obrigados a aumentar mais um centavo, aumenta na bomba. Vamos estudar uma possibilidade de a gente não mexer no preço dos combustíveis quando o dólar cai aqui dentro e o preço do barril do petróleo cai lá fora. É a maneira de não aumentar combustível.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/08/2021*

GOVERNO QUER DAR BÔNUS PARA QUEM REDUZIR CONSUMO DE ENERGIA

Medida seria destinada a consumidores residenciais e pequenos comércios que economizarem eletricidade voluntariamente, segundo o ministro de Minas e Energia

Por Manoel Ventura



Pior seca. Lago da represa da hidrelétrica de Marimbondo praticamente vazio na região entre as cidades de Icem e Guaraci, no interior de São Paulo - Foto: Joel Silva/Fotoarena

BRASÍLIA — O governo federal avalia criar mecanismos para incentivar a redução do consumo de energia elétrica por todas as unidades consumidoras do país, inclusive residências e pequenos comércios.

A solução em estudo dentro do Executivo poderá conceder um desconto ou um “bônus” nas contas de energia para quem reduzir o consumo de modo voluntário em um período determinado como, por exemplo, um mês. A medida foi confirmada ao GLOBO pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque.

O ministro afirmou que, por causa da crise hídrica, o MME vem se esforçando para aumentar a oferta e incentivar o consumo eficiente de energia elétrica. Ele cita o lançamento de uma campanha de uso consciente de água e energia elétrica.

O governo também trabalha num programa para reduzir a demanda de energia dos grandes consumidores nos horários de pico (entre 12h e 18h de dias úteis).

— Em linha com esse programa, identificamos a necessidade de incentivar também os consumidores regulados a reduzir o consumo de energia de modo voluntário — explicou o ministro.

Consumidor “regulado” é como é chamada a maior parte dos clientes. São aqueles que recebem energia por meio de distribuidoras tradicionais de eletricidade. São residências e comércios, por exemplo, cujas tarifas são reguladas pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Os consumidores livres negociam a compra de energia diretamente com o gerador.

— Nesse sentido, o MME está avaliando com a Aneel um mecanismo de incentivo aos consumidores a ser apresentado, ainda no corrente mês, ao CMSE (Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico) e à CREG (Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética) — disse Albuquerque, que acrescentou:

— Dentre as possibilidades em estudo, destaca-se a concessão de bônus ou descontos nas tarifas dos consumidores que reduzirem o consumo de energia.

Para isso, será necessário encontrar recursos para compensar as empresas, já que as empresas geradoras de energia não poderiam sair perdendo.

As distribuidoras, apesar de arrecadarem a maior parte dos recursos do setor elétrico, ficam apenas com um percentual disso. As tarifas são divididas para pagar empresas de transmissão e geração, além de impostos e encargos.

Esta semana, em relatório distribuído aos clientes, a PSR Energy sugeriu uma medida semelhante ao governo.

Piora nos reservatórios

Portanto, será preciso definir de onde sairia o dinheiro para remunerar as empresas e uma possibilidade estudada é recorrer ao Orçamento. A medida seria necessária para poupar água dos reservatórios e reduzir a demanda, por causa da crise hídrica, dando mais segurança ao sistema.

Na reunião do CMSE esta semana, o Operador Nacional do Sistema (ONS) levou dados que demonstraram piora na situação dos reservatórios e do fornecimento de energia, principalmente entre outubro e novembro, auge da seca.

Para garantir a segurança do sistema, o governo já indicou a necessidade de preservar uma série de medidas tomadas em 2021 até o fim do próximo período úmido, que termina em abril de 2022.

A intenção é manter vazões reduzidas em hidrelétricas importantes no Sudeste e no Centro-Oeste, região que concentra a crise hídrica. A redução da vazão poupa água nos reservatórios, mas prejudica outros setores, como a navegação.

O MME também pediu um estudo conjunto entre o ONS e a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) sobre as condições de atendimento eletroenergético na transição do período seco para o período úmido em 2021 e para 2022.

Reforço na transmissão

Outras medidas são tomadas para ampliar a capacidade de geração de energia por usinas termelétricas. Uma delas é deixar disponível um novo navio regaseificador, no terminal de Pecém (CE), possibilitando o fornecimento de gás natural para as usinas termelétricas.

O ONS também vai tomar medidas para aumentar a transmissão de energia do Nordeste para o resto do país. Os reservatórios do Nordeste estão mais cheios, além da região gerar energia por usinas eólicas em grande escala.

Mas há limites para transmitir essa energia para o Sudeste e o Centro-Oeste. Os técnicos do governo têm trabalhado para ampliar a capacidade de transmissão entre os sistemas.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 06/08/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ANTES DE SER PRIVATIZADO, PORTO DE SANTOS QUER SER 'VERDE' PARA ATENDER ESG

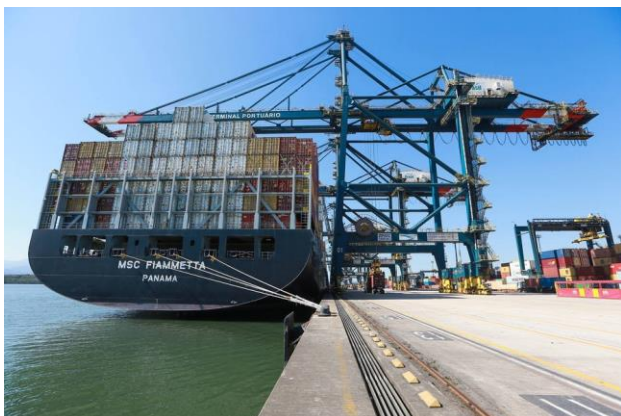
Maior porto da América Latina traçou planos para reforçar sua agenda de sustentabilidade, como oferecer uma redução da tarifa de utilização da infraestrutura para navios que emitem menos poluentes

Por *Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Com previsão de ser privatizado em 2022, o Porto de Santos traçou planos para reforçar a agenda de sustentabilidade no complexo portuário, o maior da América Latina. Os projetos vêm no embalo da inclusão da Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o porto, na Rede Brasil do Pacto Global, iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU) voltada a compromissos ESG (sigla em inglês para os aspectos ambiental, social e governança).

Em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast, em que revela a recente aprovação para integrar a lista da ONU, o presidente da SPA, Fernando Biral, antecipou medidas que a empresa colocará em prática, seja nos próximos meses ou durante a concessão das atividades do porto. "Nós fizemos a lição de casa, então agora precisamos ter uma agenda mais ambiciosa", disse Biral, que citou ações pela água, clima, contra a corrupção e de comunicação e engajamento.

As iniciativas estarão previstas na revisão do planejamento estratégico 2021-2025 da companhia, que deve ser aprovado até o fim de agosto pelo Conselho de Administração. Uma delas tem como objetivo incentivar a descarbonização das embarcações. Isso será feito por meio de uma redução da tarifa de utilização da infraestrutura portuária para navios "verdes", que emitem menos poluentes.



O porto avalia a eletrificação do cais, para que os navios desliguem os motores movidos a óleo enquanto estiverem atracados. Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 20/7/2018

A proposta já foi encaminhada para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). "Todo navio que tiver um combustível mais limpo, ele vai ter um desconto na tarifa", disse Biral, no comando da SPA desde o ano passado.

Outra medida avaliada pela companhia é a eletrificação do cais do porto. Diferente do benefício tarifário, a ação será implantada mais a longo prazo e, por isso, deverá ser conduzida pela empresa que arrematar a concessão dos serviços de administração do porto na privatização. A iniciativa possibilita que os navios desliguem os motores movidos a óleo enquanto estiverem atracados, para usufruir da eletricidade que será oferecida pelo porto. Como consequência, menos combustível é queimado, com redução na emissão dos poluentes.

"No porto, o navio fica parado, mas também fica queimando óleo, e o que queremos fazer é disponibilizar infraestrutura elétrica para que, em vez de queimar esse óleo, ele possa se plugar

na rede elétrica", afirmou Biral. Segundo ele, os portos da Califórnia já usam dessa prática. A ideia inicial é de que a obrigação de eletrificação esteja prevista no contrato da concessionária que operar o porto.

O presidente da SPA reconhece que, para a mudança ser usufruída pelas embarcações, há um custo, já que o uso do cais eletrificado demanda uma reforma nos navios. Mas essas inovações fazem parte de um movimento em curso no mundo todo, que exige a redução da intensidade de carbono no transporte marítimo. Recentemente, a Organização Marítima Internacional (IMO) estabeleceu novas medidas obrigatórias para que os navios diminuam a emissão de gases poluentes.

"A IMO aprovou uma melhoria no combustível, que tende a emitir menos gases de efeito estufa, e essa ação de eletrificação do cais é outra iniciativa para reduzir ainda mais esse tipo de emissão", disse o gerente de Sustentabilidade da SPA, Bruno Takano.

Nesse sentido, a estatal também planeja fazer um inventário de gases de efeito estufa, que servirá para medir com precisão em quanto está a emissão desses poluentes no local do porto. Segundo Takano, para a realização do inventário, a companhia está em estágio final de contratação e a previsão é de que, a partir do próximo ano, os estudos sejam iniciados. Além dessa iniciativa, o porto fará uma avaliação dos riscos das mudanças climáticas nas operações portuárias.

Biral afirmou que a privatização não vai alterar os planos da empresa de reforçar a agenda ESG. "Tudo que estamos planejando, permanece", disse ele, para quem essas ações aumentam o valor da companhia na desestatização. "Ações ESG sempre agregam valor para empresa. Então a adesão ao pacto traz reconhecimento para nós. Teremos grandes contatos com outras empresas, poderemos trazer boas medidas adotadas por elas e aplicar nos nossos negócios", reforçou o gerente de Sustentabilidade da companhia.

Agendas em andamento

O presidente da SPA ressaltou que a estatal já vinha investindo nessa agenda de sustentabilidade, postura que possibilitou a entrada no Pacto Global. A adesão, segundo a companhia, atesta que a SPA está alinhada aos princípios da iniciativa, que envolvem ações nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e anticorrupção. "É hoje a maior iniciativa de sustentabilidade corporativa do mundo, com mais de 16 mil membros, entre empresas e organizações, distribuídos em 69 redes locais, que abrangem 160 países", segundo a ONU.

Entre as medidas ESG já encaminhadas pela companhia está um programa de monitoramento da água. Agora, a SPA também prevê para o Plano Estratégico a inserção de campanhas de fomento e a busca por soluções tecnológicas que contribuam para a limpeza dos mares.

Biral também afirma que houve um avanço significativo na governança da administração do porto, que no passado foi palco de escândalos de corrupção. Em 2018, a Polícia Federal chegou a prender o então presidente da companhia durante a Operação Tritão, que apurou suspeitas de fraude em licitação e corrupção em contratos da estatal de R\$ 37 milhões.

No primeiro trimestre de 2021, o Porto de Santos praticamente dobrou o lucro líquido diante do aumento da receita e da redução de custos no período. De janeiro a março, a autoridade portuária reportou um resultado líquido de R\$ 70,7 milhões, aumento de 93,1% sobre igual período de 2020.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/08/2021

GUEDES DEVE RECOMENDAR VETO A REFIS AMPLO APROVADO PELO SENADO

Equipe econômica não aceita o parcelamento de débitos em 12 anos com descontos de até 90% nas multas para empresas que não tiveram queda de faturamento durante a pandemia

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A votação do novo Refis (parcelamento de débitos com o governo federal) passou na quinta-feira, 5, pelo Senado em votação relâmpago, mas o texto aprovado não tem concordância da equipe econômica. O Estadão/Broadcast apurou que, se o texto passar na Câmara, a recomendação do ministro da Economia, Paulo Guedes, e da sua equipe será o veto de tudo que não foi combinado.

Como antecipou o Estadão, a equipe econômica não aceita o parcelamento amplo com descontos nas multas para as empresas que não tiveram queda de faturamento durante a pandemia da covid-19. Guedes e companhia querem um alívio proporcional à perda de receita durante a crise.



Se novo Refis passar na Câmara, a recomendação de Guedes e sua equipe será o veto de tudo que não foi combinado.
Foto: Dida Sampaio/Estadão - 13/7/2021

Um integrante da equipe econômica disse ao Estadão que o relator do projeto e líder do governo, senador Fernando Bezerra (MDB-PE), quebrou acordo com o ministério. Bezerra vinha negociando o relatório com a área técnica, mas ampliou o alcance do Refis e dos descontos previstos de juros, multas e encargos, sem o aval da Economia.

“É imprescindível reabrir o programa de parcelamento e acolher as pessoas físicas ‘atropeladas’ pelo desastre econômico provocado pela pandemia da covid-19”, disse Bezerra na justificativa para a abertura do Programa Especial de Regularização Tributária (PERT). “Muitos brasileiros contraíram dívidas ou deixaram de pagar tributos para atender a necessidades básicas pessoais ou de sua atividade profissional, o que justifica a disponibilização de mecanismo adequado para que obtenham regularidade fiscal”, argumentou.

Depois da aprovação no Senado, o projeto precisa ainda ser votado pela Câmara. Caso receba o aval dos deputados e o presidente Jair Bolsonaro, de fato, aceite a recomendação para barrar essas condições do Ministério da Economia, caberá ao Congresso a palavra final, já que é possível derrubar o veto do presidente.

O parcelamento poderá ser feito de débitos tributários e não tributários, com com perdão de até 90% em multas e juros e de 100% nos encargos para dívidas de empresas e pessoas físicas acumuladas até este ano. A adesão poderá ser feita até o dia 30 de setembro de 2021.

Além disso, o saldo poderá ser parcelado em até 12 anos (144 meses), com parcelas reduzidas nos três primeiros anos. Poderão ser negociadas dívidas antigas vencidas até o último dia do mês anterior à entrada em vigor da lei.

O projeto do Refis foi incluído no fatiamento da reforma tributária entre a Câmara e o Senado. É uma bandeira do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG). O presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), quer fazer uma dobradinha. A Câmara aprova o projeto que altera o Imposto de Renda, que deve ser votado na semana que vem, e o Senado aprova o Refis. Um empurrando a aprovação do outro.

Para ter acesso às condições mais favoráveis, pessoas físicas precisarão ter enfrentado redução de rendimentos tributáveis igual ou superior a 15% em 2020 ante a 2019. Caso a redução de rendimentos seja inferior a 15%, a entrada será de 5% do valor da dívida e os descontos, conforme o parecer, “serão menos expressivos”.

Pelo texto aprovado, as empresas terão benefícios para o pagamento dos débitos em função da queda do faturamento verificada entre março e dezembro de 2020, na comparação com o mesmo período de 2019. Quanto maior a queda do faturamento nesse período, melhores serão as condições do Refis.

A proposta estabelece seis faixas: queda de faturamento maior ou igual a 0%; queda maior ou igual a 15%; queda maior ou igual a 30%; queda maior ou igual a 45%; queda maior ou igual a 60%; e queda maior ou igual a 80%. Empresas que não tiveram queda de faturamento também poderão aderir.

Conforme a faixa, a entrada porcentual para adesão ao programa vai variar de 25% (na primeira faixa) a 2,5% (na última faixa). Os descontos de juros e multas variam de 65% a 90%, enquanto os descontos relacionados a encargos legais e honorários vão de 75% a 100%, dependendo da faixa. Já o uso de prejuízo fiscal e de base de cálculo negativa da CSLL para abater o débito vai variar de 25% a 50%, conforme a faixa.

Empresas com patrimônio líquido negativo, verificado no balanço patrimonial encerrado em 31 de dezembro de 2020, também poderão aderir ao programa, na mesma faixa destinada a negócios que tiveram queda de faturamento no patamar de 15%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/08/2021

MULTINACIONAL CHILENA CMPC VAI INVESTIR R\$ 2,75 BI PARA MODERNIZAR FÁBRICA DE CELULOSE NO RS

Projeto BioCMPC integra estratégia ESG da empresa e estipula um plano de melhorias voltadas para sustentabilidade e aumento de capacidade de produção

Por Heloísa Scognamiglio , O Estado de S.Paulo

A multinacional chilena de papel e celulose CMPC anunciou nesta sexta-feira, 6, o investimento de cerca de R\$ 2,75 bilhões em um projeto de sustentabilidade e modernização de sua planta em Guaíba, no Rio Grande do Sul. Chamado de BioCMPC, o projeto é composto por 31 ações de melhorias, com foco tanto em gestão e controles ambientais, quanto no aumento da capacidade de produção.

“É uma iniciativa da bioeconomia que nasce com o nosso propósito, renovado há um tempo atrás, que é criar, conviver e conservar. É a nossa contribuição para a prática ESG”, afirma o diretor-geral da CMPC no Brasil, Mauricio Harger. A sigla ESG se refere a aspectos ambientais, sociais e de governança de uma empresa.



CMPC vai investir cerca R\$ 2,75 bilhões em um projeto de sustentabilidade e modernização de sua planta em Guaíba, no Rio Grande do Sul. Foto: Fabiano Panizzi/Divulgação

Entre as medidas de gestão ambiental estipuladas pelo BioCMPC, estão a instalação de uma nova estação de monitoramento da qualidade do ar; a instalação de uma nova caldeira de recuperação, que reduzirá em até 60% a emissão de gases do efeito estufa; um novo precipitador eletrostático, aumentando a eficiência de retenção de material particulado para 99%; e a criação de um novo centro de controle ambiental, que funcionará 24 horas.

“O objetivo é acompanhar todas as nossas operações, para prevenir qualquer tipo de interferência e incômodo para a comunidade e qualquer tipo de desvio dos parâmetros ambientais da nossa licença”, diz Harger.

As iniciativas para modernização da operação incluem a instalação de novos equipamentos, melhorias e ampliações, além de um trabalho para a redução do volume gerado de resíduos industriais. “Consequência disso é um aumento de capacidade de 18% versus o volume que a

gente vem fazendo nos últimos 12 meses, o que equivale a 350 mil toneladas de capacidade adicional”, explica o diretor-geral da empresa.

O projeto começa a ser implementado em setembro. Serão 26 meses de obras, durante os quais a empresa estima que serão gerados 3.680 empregos diretos e indiretos, além de outros 3.850 induzidos na economia, em um total de 7.530 postos de trabalho no período. A empresa também realizará um programa de formação e contratação com as metas de utilizar 70% de mão de obra local e 50% de fornecedores locais.

“Vamos aproveitar ao máximo empresas e mão de obra do Rio Grande do Sul. Estamos também com um programa de formação de mão de obra na região de Guaíba. Principalmente de construção civil, montagem mecânica, estamos prevendo 900 posições de treinamento para que os fornecedores possam chegar na cidade de Guaíba e contar com um banco de profissionais treinados recentemente”, declara Harger.

A ideia é que os resíduos gerados na obra também sejam reaproveitados e transformados em novos produtos. “O resultado pós-implementação do projeto BioCMPC é a nossa unidade se tornando uma das unidades de produção de celulose mais sustentáveis do Brasil, quando olhamos as questões de gestão de resíduos, tratamento de efluentes, emissões atmosféricas, tratamento de gases e gestão ambiental”, conclui.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/08/2021

789 LOJAS ONLINE FORAM CRIADAS POR DIA NO BRASIL EM 12 MESES

Número de empresas que vendem produtos pela internet disparou no último ano e chegou a 1,59 milhão, uma alta de 22% sobre o período anterior

Por Talita Nascimento, O Estado de S.Paulo

Nos últimos 12 meses até julho, o comércio eletrônico brasileiro totalizou quase 1,59 milhão de lojas online, 22,05% a mais do os 12 meses imediatamente anteriores. A variação indica que, no último ano, 789 novas lojas online foram criadas por dia no Brasil em média. O ritmo de crescimento do e-commerce no País desde 2015 chega a uma taxa anualizada de 23,69%. Os dados são da 7ª edição da pesquisa “Perfil do E-Commerce Brasileiro”, parceria do PayPal Brasil e da BigDataCorp.

Do total de lojas virtuais, 60,37% já adotam meios eletrônicos de pagamento (carteiras virtuais), o que representa um aumento de 4,6 pontos percentuais em relação ao registrado em 2020. Em sete anos de pesquisa, houve uma inversão da proporção dos métodos de pagamento: em 2015, 60% não aceitavam carteiras virtuais.

Ao todo, são 372 mil empresas que vendem em algum dos 20 principais marketplaces do Brasil. Dessas, 44,80% têm presença no marketplace e em site próprio. Ou seja, mais da metade só vende online por meio de um shopping virtual.

Para Thoran Rodrigues, presidente e fundador da BigData Corp, que desenvolveu a pesquisa, a dependência desses marketplaces começa a prejudicar os lojistas. “Existe tendência de consolidação, por outro lado, sempre vai existir alguma resistência. O lojista sai fragilizado quando depende de um terceiro para falar com seu consumidor”, afirma. Ele diz que as marcas menores desaparecem nessa relação de consumo em que grandes empresas colocam suas logomarcas até mesmo na caixa que o cliente recebe os produtos de pequenos empreendedores.

Ele explica que, em outros países, já há reação dos lojistas e de governos contra empresas que detêm um “poder muito grande”. “Vamos ver como o processo regulatório vai evoluir”, diz.

Outro dado relevante é a desconcentração geográfica no comércio eletrônico no último ano. O estado de São Paulo, que historicamente representava cerca 60% das lojas online, hoje abriga

51,8%, o que nos mostra que parte do crescimento do comércio veio de outros estados do Brasil. Destaque para Minas Gerais, que passou de 6,20% do volume total de lojas em 2020 para 7,24% em 2021; e para o Paraná, que foi de 5,84% para 7,01% no mesmo período.

Mesmo com um volume relevante de lojas, ainda há espaço para o crescimento do segmento no País, uma vez que apenas 6,19% do varejo brasileiro faz vendas online. Em 2020, os e-commerces com faturamento de até R\$ 250 mil ao ano correspondiam a 48,06%. Hoje, representam 52,73% do total.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/08/2021

VARIANTE DELTA DESAFIA PAÍSES QUE TIVERAM ÊXITO NO INÍCIO DA PANDEMIA

Por PEQUIM / FERNANDA



Cautela. Criança faz teste de covid-19 em Wuhan, na China: variante Delta fez governo desaconselhar viagens pelo país além de anunciar novas restrições

Mais transmissível, a cepa driblou as barreiras sanitárias impostas na China, na Austrália e no Vietnã, exemplos do combate à doença antes da chegada das vacinas; problemas em acelerar imunização nesses países dificultam estratégias contra o novo coronavírus

A rapidez com que a variante Delta do novo coronavírus se dissemina tem colocado à prova o eficaz sistema de barreiras não farmacológicas em países do Leste e Sul Asiático e da Oceania contra a covid19. Mais transmissível, a cepa driblou as barreiras sanitárias impostas na China, na Austrália e no Vietnã, exemplos do combate à doença antes da chegada das vacinas.

O caso mais recente é o australiano. Ontem, Sydney, Melbourne e Brisbane adotaram lockdown para conter o avanço da Delta. O país passou relativamente incólume pelos primeiros 18 meses da pandemia, graças a um sistema bem-sucedido de monitoramento de casos e testagem em massa.

Desde o começo de agosto, o Exército patrulha as ruas de Sydney para monitorar o confinamento, enquanto a terceira maior cidade do país, Brisbane, reforça o lockdown.

Com milhares de pessoas obrigadas a cumprir uma quarentena de 14 dias por terem tido contato com alguém com a covid19, a polícia disse não dispor de pessoal suficiente para fazer cumprir o confinamento. O Exército está ajudando a polícia a distribuir cestas básicas, a fazer atendimento de porta em porta e verificar se o isolamento individual está sendo cumprido.

Na China, um dos poucos países que pareciam confiantes na vitória contra o novo coronavírus, a rápida disseminação da variante Delta levou o governo de várias cidades a impor novos lockdowns e os testes estão sendo feitos aos montes. Desde o dia 21, quando a variante começou a se espalhar pelo país, o número de novos casos subiu para 483, mais do que a soma dos cinco primeiros meses do ano. A nova variante já está presente em 15 das 31 províncias chinesas.

“Ainda existe uma baixa taxa de vacinação nesses países, também porque começaram tardiamente. Aí você tem uma população que não está vacinada, que tem resistência à vacina e uma variante que é mais contagiosa. Isso somado leva a problemas para os países asiáticos”, explica o coordenador do Núcleo de Estudos e Negócios Asiáticos da ESPM, Alexandre Uehara.

Desafio. O país de 1,4 bilhão de habitantes havia erradicado os casos de covid tão rápido que foi um dos primeiros a retirar as restrições no ano passado. As pessoas já andavam sem máscaras

nas ruas e até participavam de pool parties (festas na piscina). Agora, as comunidades voltam a ter restrições e milhares de pessoas são testadas. O maior desafio está no fato de que a nova variante se espalha mais rápido e de forma assintomática.

O governo chinês desaconselhou viagens pelo país e anunciou restrições a seus cidadãos que viajarem para o exterior. Para controlar o surgimento de novos casos, os serviços de imigração deixarão de expedir, temporariamente, passaportes.

Para Uehara, as medidas restritivas são a única saída dos países asiáticos nesse momento, mas é preciso avançar na vacinação. “Em muitos países asiáticos, a população tem receio de tomar a vacina e isso é uma dificuldade. Os governos precisam ampliar as campanhas para ganhar confiança e aumentar a vacinação.”

Vacinas. É o caso da Austrália e do Vietnã. Com um ritmo de vacinação lento, apenas cerca de 15% dos 25 milhões de habitantes da Austrália estão completamente imunizados, as autoridades acreditam que os confinamentos ajudarão a reduzir a propagação do vírus. Mas impor novas restrições deixa a população cada dia mais impaciente.

O Vietnã também se preocupa com a variante Delta e viu um aumento diário de novos casos da covid de quase 61%. A economia vietnamita foi uma das poucas que cresceu no ano passado – 2,9% – justamente pela eficiência em conter a primeira onda da pandemia.

Mas o país do sudeste asiático demora a vacinar a população, com apenas 4,5 milhões de doses administradas até agora e a Organização Mundial da Saúde (OMS) advertiu que a variante pode desencadear mais surtos justamente em áreas onde as taxas de vacinação são baixas.

Desde o fim de julho, o governo do Vietnã determinou o confinamento dos 8 milhões de habitantes de Hanói, capital do país, sendo que quase um terço dos 100 milhões de habitantes do país já estavam confinados, para tentar conter a doença.

“Não está muito claro o por que exatamente os países asiáticos tiveram menos casos até agora, fato que levou muitas nações a dar pouca ênfase à vacinação. Agora, enquanto vários países ocidentais têm boa parte da população vacinada, o que permite que mesmo com o contágio, os casos sejam menos graves, na Ásia, isso pode fazer com que os casos aumentem significativamente, e casos mais graves podem começar a aparecer”, diz Uehara.

- Passaporte da vacina

Na Itália, que também enfrenta um surto da variante Delta, mas com um número maior de vacinados, o governo passou a exigir certificados de imunização ao público desde ontem

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/08/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS DIZ QUE DIVIDENDO NÃO TIRA O FOCO DA DÍVIDA

Para estatal, antecipação de R\$ 31 bi não afetará perfil financeiro

Por André Ramalho e Gabriela Ruddy — Do Rio



Presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, diz que estatal prosseguirá no “mesmo caminho” e que está otimista com as perspectivas de resultado da empresa — Foto: Divulgação

Ao antecipar o pagamento de R\$ 31,6 bilhões aos acionistas, relativos ao exercício de 2021, a Petrobras pretende conciliar a sua desalavancagem com o aumento dos dividendos, disse ontem o diretor financeiro da companhia, Rodrigo Araujo. A expectativa da petroleira é alcançar ainda neste ano a meta de redução da dívida bruta para US\$ 60 bilhões -

gatilho para acionamento da nova fórmula de remuneração aos acionistas inicialmente prevista para 2022

Na quarta-feira, ao reportar um lucro de R\$ 42,855 bilhões no segundo trimestre, a Petrobras anunciou a antecipação de um valor praticamente três vezes maior que a média de dividendos pagos aos acionistas nos últimos três anos. O montante será distribuído em duas parcelas: uma em 25 de agosto (R\$ 21 bilhões) e uma em dezembro (R\$ 10,6 bilhões). Esses valores se somam aos R\$ 10,3 bilhões pagos pela empresa em abril, referentes ao exercício de 2020. Ao todo, portanto, a petroleira anunciou uma distribuição de R\$ 41,9 bilhões neste ano.

Petroleira reduz dívida à metade desde 2014 e alcança menor patamar de desalavancagem dos últimos dez anos

A antecipação dos recursos referentes ao exercício de 2021 ocorre em momento em que o governo busca fontes de receitas para bancar programas sociais, de olho na corrida eleitoral de 2022. O mercado reagiu bem ao anúncio. Em dia em que o Ibovespa operou com queda de 0,14%, as ações ordinárias da companhia fecharam o pregão de ontem com alta de 9,6% (a R\$ 29,27), enquanto as preferenciais subiram 7,9% (a R\$ 28,35).

Araujo negou que o aumento dos dividendos vai prejudicar a meta de redução da dívida: “Claro que a redução do endividamento segue sendo prioridade”, disse o executivo, ao ser questionado, por jornalistas, se a antecipação da remuneração aos acionistas, no porte anunciado, não poderia comprometer a sustentabilidade financeira da empresa. “Nossa meta é chegar aos US\$ 60 bilhões [de dívida bruta] gerando o maior valor possível aos acionistas, para a sociedade”, completou o diretor.

Ele afirmou que a decisão de antecipar os dividendos está ligada, em parte, à forte geração de caixa da petroleira - que se preparou, este ano, para um barril de petróleo médio de US\$ 40, mas viu os preços girarem em torno de US\$ 65 no primeiro semestre. O executivo disse também que a empresa tem sido mais seletiva na gestão da dívida, abrindo espaço para outros usos do caixa.

“Temos uma referência circular: a companhia melhora seu desempenho, entrega suas metas e isso reflete positivamente nos valores dos nossos títulos [de dívida], mas dificulta nossa trajetória de desalavancagem. Mas é claro que ficamos monitorando o mercado o tempo todo. Há situações de volatilidade que aproveitamos [para a gestão do endividamento]”, afirmou, em conferência com analistas e investidores.

A estatal fechou o segundo trimestre com um endividamento bruto de US\$ 63,7 bilhões - patamar abaixo do estabelecido como meta para 2021, de US\$ 67 bilhões, mas ainda acima da meta de US\$ 60 bilhões que funciona de gatilho para a nova fórmula de cálculo dos dividendos. O UBS estima que a Petrobras pode pagar até US\$ 15 bilhões de dividendos em 2022, com as novas regras, que preveem a distribuição de 60% da diferença entre o fluxo de caixa operacional e os investimentos.

A expectativa do banco é que a meta de redução do endividamento seja alcançada no terceiro trimestre. Isso porque, em julho, entraram no caixa da empresa US\$ 2,2 bilhões relativos à venda da BR Distribuidora. Até setembro, a previsão é que a companhia levante outros US\$ 2,9 bilhões como parte da compensação que as chinesas CNOOC e CNODC vão pagar pelo acordo de coparticipação do projeto de Búzios, no pré-sal.

A dívida líquida da Petrobras, de R\$ 54,3 bilhões, ainda é superior aos de pares internacionais, como a BP (US\$ 32,7 bilhões) e TotalEnergies (US\$ 25,1 bilhões). É inegável, porém, que a petroleira brasileira avançou muito nesse aspecto. Desde 2014, quando a companhia tinha uma das maiores dívidas corporativas do mundo, a Petrobras cortou praticamente à metade a sua dívida líquida. A empresa ainda tem um endividamento alto, mas já é menor, por exemplo, do que o da Shell (US\$ 65,7 bilhões).

A alavancagem da estatal brasileira, medida pela relação entre a dívida líquida e o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização), caiu para 1,49 vez, o patamar mais baixo em dez anos. O nível de alavancagem está, hoje, dentro daquilo que a empresa tanto almejou, quando, em 2015, iniciou o processo de reestruturação financeira. Na ocasião, a relação dívida líquida/Ebitda da empresa superava o nível de 5 vezes.

Araujo disse ainda que vê pouco espaço para reduzir a dívida bruta “substancialmente” abaixo de US\$ 60 bilhões e que não descarta uma nova distribuição extraordinária de dividendos, para além dos valores anunciados.

“A depender do comportamento da dívida bruta, da geração de caixa da companhia e eventuais closings [fechamento] de transações [de desinvestimentos], vamos estar sempre olhando o espaço para eventualmente termos alguma distribuição adicional de dividendos, sem nenhum compromisso com isso nesse momento. Mas é algo que vamos estar o tempo inteiro monitorando”, disse.

Em geral, analistas consideraram positiva a decisão da Petrobras de antecipar o pagamento aos acionistas. A União, como acionista controladora, será a maior beneficiada pela distribuição e receberá R\$ 11,6 bilhões do total antecipado, mas a medida também favorece os demais investidores da companhia. A nova fórmula de remuneração é tida no mercado como uma forma de destravar o valor da empresa.

Para o UBS, o uso dos dividendos da estatal como fonte de financiamento de programas sociais do governo pode ser um “divisor de águas” na relação por vezes conflituosa entre os interesses dos minoritários e do controlador. Dentro das discussões do novo Bolsa Família, o governo discute uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que permite o parcelamento de dívidas do governo federal decorrentes de decisões judiciais (os precatórios) e cria um fundo para financiar o aumento dos valores dos programas de transferência. Segundo o UBS, essa proposta reduzira, potencialmente, a interferência do governo na empresa.

“O governo esperaria que a Petrobras se concentrasse em aumentar a lucratividade para aumentar os dividendos, que também seriam capturados por minoritários”, escreveu o analista Luiz Carvalho sobre o assunto.

Para o Bank of America (BofA), a antecipação dos proventos deste ano foi um “importante anúncio”, assim como a redução do endividamento da petroleira. Por outro lado, o Goldman Sachs afirma que continua a ver riscos sobre a política de preços de combustíveis, embora também veja como positivo o anúncio dos dividendos, sem riscos à saúde financeira da estatal.

Araujo mencionou ainda, dentro da estratégia de alocação de capital da empresa, que a Petrobras pode aumentar o volume de investimentos em seu próximo plano de negócios (2022-2026), embora não seja esperado um crescimento “substancial” nesse sentido.

“Não esperamos grandes mudanças em termos da estratégia geral. É claro que a transição energética é um grande tema e queremos dar os próximos passos em relação a estratégia para isso. Queremos ser uma companhia com resiliência de custos e focada nos projetos que tenham resiliência aos baixos preços do barril”, disse o diretor.

O plano de negócios vigente prevê investimentos de US\$ 55 bilhões entre 2021 e 2025, dos quais 84% direcionados a projetos de exploração e produção de petróleo e gás.

“A tendência é que prossigamos no mesmo caminho, nesse mesmo direcionamento, com resultados bastante otimistas”, disse o presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, a analistas e investidores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2021

SECA NO RIO PARANÁ AFETA EXPORTAÇÕES DE SOJA DA ARGENTINA

Tradings de grãos de repente se viram obrigadas a reduzir o volume das cargas dos navios, para evitar que fiquem emperrados nas margens rasas do rio

Por Jonathan Gilbert, Bloomberg — Buenos Aires

Ao longo de milhares de quilômetros de floresta tropical e pampas, passando por extensas plantações de soja e milho, o Rio Paraná é a principal via de comércio argentino. Cerca de 80% das exportações agrícolas do país fluem por suas águas a caminho do Oceano Atlântico.

Por isso, quando o rio atingiu o nível mais baixo desde a década de 1940 - resultado de anos de seca que cientistas atribuem à mudança climática - aprofundou a crise de uma economia que tenta se recuperar do colapso causado pela pandemia.

Tradings de grãos de repente se viram obrigadas a reduzir o volume das cargas dos navios, para evitar que fiquem emperrados nas margens rasas do rio. A opção é elevar os volumes de carga quando chegam a portos marítimos mais profundos ou contratar mais embarcações. Ambas são opções caras e demoradas que prejudicam um setor que gera mais de US\$ 20 bilhões anuais em exportações. Gustavo Idigoras, presidente da Ciara-Cec, associação de exportação e processamento de grãos cujos membros incluem Cargill e Glencore, vê uma “situação de emergência” que deve durar até o fim do ano.

Também houve impacto financeiro do lado das importações: com os baixos níveis do rio, cai a geração de energia hidrelétrica e, como resultado, mais dinheiro precisa ser desembolsado para comprar diesel destinado às usinas de eletricidade. As importações de diesel subiram para o nível mais alto desde 2018. A barragem de Yacyretá, que normalmente abastece cerca de 14% da energia da Argentina na fronteira norte do rio, opera com apenas um terço da capacidade.

A combinação de desaceleração das exportações e aumento das importações reduz o superávit comercial do país e contribui para uma série de fatores que derrubam o peso, a moeda com pior desempenho entre mercados emergentes este ano. Isso fez com que o banco central voltasse aos mercados de câmbio nos últimos dias para vender dólares e sustentar o peso, na tentativa de evitar que a inflação saia ainda mais do controle. Ao redor de 50% ao ano, a inflação já é um grande obstáculo ao crescimento econômico à medida que corrói o poder de compra de dezenas de milhões de consumidores argentinos.

Belen Rubio, economista da MAPA, consultoria em Buenos Aires, diz que se o nível do Rio Paraná continuar baixo no médio prazo será um problema, porque os produtos agrícolas são a maior fonte dos cobiçados dólares de exportação da Argentina para apoiar o peso, e o país já corre risco de se tornar um importador líquido de energia.

A seca no Rio Paraná expôs a falta de planejamento logístico de longo prazo na Argentina, acrescentou Rubio. O setor agrícola tem demandado um canal de transporte mais profundo no país, onde as barragens respondem por 28% da capacidade de geração de energia elétrica.

Os reveses para as exportações argentinas têm implicações globais. O país é uma potência na produção de oleaginosas e grãos, o maior exportador mundial de farelo de soja usado em ração, e de óleo de soja para cozinhar e biocombustíveis. É o terceiro maior exportador de milho.

No cenário doméstico, o baixo nível do rio tem reduzido o valor das vendas da Argentina ao exterior. Os prêmios do farelo de soja argentino são negociados em mínimas em relação ao do Brasil. Os prêmios pagos pelos embarques da Argentina em setembro são cerca de US\$ 25 a tonelada mais barata do que no país vizinho e, além disso, muitos clientes de farelo de soja estão migrando para o Brasil para evitar os custos de transporte mais altos.

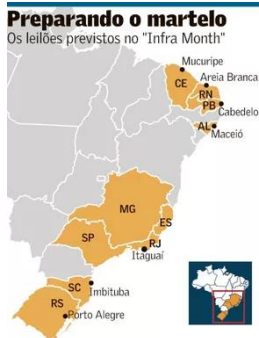
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2021

MÊS DAS 'SUPERCONCESSÕES' DEVE ATRAIR R\$ 23 BI

Com um leilão por semana, Infra Month oferece ativos como Dutra, BR-381 e terminais em Santos
 Por Daniel Rittner — De Brasília

Preparando o martelo
 Os leilões previstos no "Infra Month"



	29/10	12/11	19/11	25/11
O quê	Relicitação da Dutra (RJ-SP)	Arrendamentos portuários em Areia Branca (RN), Macaé (AL), Mucuripe (CE), Itaguai (RJ), Imbituba (SC), Cabedelo (PB) e Porto Alegre (RS)	Arrendamentos portuários para combustíveis em Santos (SP)	BR-381/262 (MG/ES)
Investimentos previstos	R\$ 14,8 bilhões	Cerca de R\$ 500 milhões	Cerca de R\$ 1 bilhão	R\$ 7,3 bilhões
Quais ativos	364 km da Pres. Dutra (Rio-São Paulo) e 271 km da BR-101 (Rio-Ubatuba)	Terminais TERSAB, MAC13, MUC59, ITG03, IMB05, AE-14, POA01 (granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral)	Terminais de granéis líquidos STS 08 e STS 08A na Alemoa	670 km da BR-381 (Belo Horizonte-Governador Valadares) e da BR-262 (João Monlevade-Viana)
Duração do contrato	30 anos	10 a 25 anos	25 anos	30 anos

Fonte: Ministério da Infraestrutura

Depois da Infra Week em abril, que teve 28 ativos leiloados com sucesso por três dias seguidos, o Ministério da Infraestrutura prepara agora um "mês das superconcessões". Serão oferecidos à iniciativa privada projetos que devem receber mais de R\$ 23 bilhões em investimentos. O cardápio inclui a relicitação da Presidente Dutra (Rio-São Paulo) e o maior arrendamento portuário das últimas duas décadas, além da BR-381 em Minas Gerais, conhecida como "rodovia da morte" e com a promessa de ser duplicada.

A intenção do ministro Tarcísio Freitas e sua equipe é organizar quatro certames seguidos, na B3, entre os dias 29 de outubro e 25 de novembro. O governo avalia que, com um grande leilão por semana, há boas chances de emendar uma sequência de resultados bastante positivos e criar um clima de entusiasmo no mercado.

Politicamente, o presidente Jair Bolsonaro poderá faturar com o interesse de investidores e emplacar um discurso de que a economia ganha tração às vésperas de um ano eleitoral. O "mês das superconcessões" também tem sido chamado, na Esplanada dos Ministérios, de Infra Month.

Para viabilizar esse calendário, o governo pretende revisar uma resolução do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) que previa intervalo mínimo de 100 dias entre o lançamento do edital e a realização efetiva do certame. A regra foi criada na gestão Michel Temer com o objetivo de dar mais tempo para que grandes grupos, principalmente estrangeiros, analisassem os estudos de viabilidade e formatassem suas propostas nos leilões.

Agora, esse intervalo deverá cair para 70 a 90 dias. Para autoridades envolvidas nos preparativos, não haverá prejuízo aos investidores. A avaliação é que o mercado já conhece bem as linhas gerais dos editais e os principais pontos das novas concessões foram debatidos com as empresas – por exemplo, ao longo das audiências públicas conduzidas pelas agências reguladoras.

O ponto alto do Infra Month vem logo no começo. A reliberação da Dutra, cujo contrato original foi assinado em 1996 e venceu há quase seis meses, promete atrair pesos-pesados do setor e grupos internacionais no dia 29 de outubro. “É o nosso grande leilão do ano”, disse a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa, em live da FGV Transportes nesta semana.

O novo contrato da maior ligação rodoviária do país, que vai abranger ainda trecho de 271 quilômetros da Rio-Santos, prevê R\$ 14,8 bilhões em investimentos em ampliação de capacidade. Uma das exigências é a construção de nova pista para a subida da Serra das Araras (RJ). Será o primeiro teste também do sistema “free flow”, sem a necessidade de praças de pedágio, com a cobrança eletrônica de tarifas. O teste ocorrerá na região de Guarulhos (SP).

A disputa envolverá um modelo híbrido. O desconto na tarifa-teto de pedágio fica limitado a 15,31%. Se duas ou mais empresas chegarem a esse deságio, o desempate será pela maior outorga. Como a aposta é de bastante concorrência, o governo tem expectativa de obter um valor bilionário.

Em seguida, no dia 12 de novembro, o governo resolveu juntar sete terminais portuários – em Areia Branca (RN), Maceió (AL), Mucuripe (CE), Itaguaí (RJ), Imbituba (SC), Cabedelo (PB) e Porto Alegre (RS) – em um único leilão. São áreas para a movimentação de granéis sólidos (minério ou vegetais), líquidos, carga geral e até um terminal salineiro. Alguns são de pequeno porte. Os investimentos atingem cerca de R\$ 500 milhões.

Depois, no dia 19, haverá o maior arrendamento portuário dos últimos 20 anos: as áreas STS 08 e STS 08A, destinadas à movimentação de combustíveis, em Santos (SP). Os terminais vêm da divisão de uma área hoje operada pela Transpetro, subsidiária da Petrobras, que queria a renovação do contrato e não foi atendida.

Com isso, o governo tenta forçar um aumento da concorrência no porto. A previsão de investimentos fica em torno de R\$ 950 milhões. Entre as obrigações dos novos contratos, com 25 anos de vigência, está a construção de berços de atracação que vão aumentar em 50% a capacidade na região portuária da Alemoa.

Finalmente, em 25 de novembro, será a vez da BR-381/262 em Minas Gerais e no Espírito Santo. Conhecida pelo elevado número de acidentes, devido ao traçado sinuoso, a BR-381 corta o Vale do Aço e tem sua duplicação prometida desde o governo Fernando Henrique Cardoso. Até hoje, no entanto, o poder público pouco executou e quase toda a estrada ainda opera em pista simples.

Agora, no plano de concessão, há investimentos previstos de R\$ 7,3 bilhões. Alguns críticos reclamam, contudo, que a duplicação nas proximidades de Governador Valadares (MG) só vai ficar pronta em 2042. O novo contrato prevê dois ciclos de obras mais pesadas — um do 2º ao 9º de concessão, outro do 16º ao 21º ano. Se as obras fossem antecipadas, a tarifa-teto do leilão ficaria em nível proibitivo, rebatem os técnicos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2021

POR FALTA DE CONTÊINER, EMPRESA EMBARCA MADEIRA EM PORÃO DE NAVIO

No Porto de Paranaguá (PR), prática não ocorria há oito anos

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília

Para driblar a falta de contêineres no mundo, operadores do Porto de Paranaguá (PR) voltaram a embarcar madeira diretamente no porão do navio, o que não ocorria havia oito anos. A modalidade de embarque, chamada de break bulk, foi adotada pela empresa TCP para enviar 1,38 mil toneladas do produto florestal para os Estados Unidos no fim de julho.



“A falta de contêineres no mundo faz o mercado buscar outras soluções”, afirma, em nota, o diretor de operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior. O último embarque de madeira para exportação em navios de carga geral foi registrado em 2013.

“Na época, a oferta de contêineres no mercado facilitou a migração nesse transporte. Os contêineres voltavam vazios, o que barateava o frete”, explica o diretor ao destacar a realidade diferente neste momento.

Segundo a TCP, a madeira é embarcada em blocos diretamente no porão do navio. A operação envolveu mais de 50 colaboradores e foi realizada em 20 horas, desde a chegada do navio na barra de Paranaguá até a saída do terminal.

Neste ano, as exportações de madeira estão aquecidas. De janeiro a julho, o Brasil enviou ao exterior 4,67 milhões de toneladas de madeira, em operações que geraram receita de US\$ 2,4 bilhões.

O Porto de Paranaguá é o terceiro do país na exportação do produto florestal. Nos primeiros sete meses deste ano, foram 531.743 toneladas exportadas, com receita de US\$ 391,67 milhões.

O volume de madeira embarcada cresceu 10,7% em relação ao mesmo período de 2020 e o faturamento, 65%. Os principais destinos da madeira exportada pelo terminal paranaense são Bélgica, Estados Unidos, China, França e Reino Unido.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/08/2021

BNDES REALIZA 1ª ESTRUTURAÇÃO DE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA EM EMISSÃO DA GNA DE R\$ 1,8 BI

Emissão conta ainda com o BTG Pactual como coordenador-líder, além do BNP Paribas, do Bradesco e do ABC Brasil como coordenadores no sindicato de bancos da operação
Por Alessandra Saraiva, Valor — Rio

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) informou, em comunicado, ter realizado a primeira estruturação de debêntures de infraestrutura, ao participar da emissão total da Gás Natural Açú (GNA), de R\$ 1,8 bilhão. A emissão conta ainda com o BTG Pactual como coordenador-líder, além do BNP Paribas, do Bradesco e do ABC Brasil como coordenadores no sindicato de bancos da operação.

A GNA é uma joint-venture formada pelas companhias Prumo Logística, BP, Siemens e SPIC Brasil, voltada projetos sustentáveis de energia e gás. Em nota, o BNDES detalhou que ação do banco faz parte de estratégia de atuar em parceria com o mercado de capitais, com objetivo de incentivar e alavancar potencial impacto dos empréstimos.

Além disso, a instituição de fomento detalhou, no comunicado, ter investido R\$ 550 milhões nas debêntures incentivadas para a UTE GNA I, usina térmica a gás natural, localizada no Porto do Açú, em São João da Barra, no Norte do Estado do Rio de Janeiro.

No informe sobre a estruturação, o BNDES destacou ter sido a primeira participação do banco em uma escritura de debêntures de infraestrutura e, assim, chancelando emissão de forma a atrair mais investidores para co-financiar o projeto, no entendimento da instituição.

O banco lembrou que, em 18 de maio deste ano, o colegiado da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) autorizou o BNDES a participar do sistema de distribuição de valores mobiliários prestando serviços de estruturação, coordenação e distribuição desses ativos.

Ao detalhar a operação, o banco informou que a operação foi estruturada no âmbito do produto BNDES Debêntures Sustentáveis e de Infraestrutura. Esse programa visa à alocação de capital de

longo prazo em investimentos verdes, de infraestrutura ou que contribuam para o atingimento das metas de desenvolvimento sustentável das Nações Unidas.

No caso das debêntures da GNA, essas terão prazo total de 18 anos e serão remuneradas a IPCA mais 5,92% ao ano. O prazo total supera em 58% a média dos prazos dos títulos emitidos em 2020 (11,6 anos), de acordo com Boletim Informativo de Debêntures Incentivadas do Ministério da Economia.

Informações apuradas pelo BNDES citam detalhes do projeto GNA I, que tem 1.338,3 MW de potência, volume suficiente para suprir a necessidade de cerca de 6 milhões de domicílios, de acordo com cálculos citados pelo banco. Durante a fase de implantação, os empreendimentos da GNA empregaram mais de 12 mil pessoas, sendo grande parte da população local, prossegue o banco, no comunicado.

De acordo com o BNDES, a operação também representa um esforço de refinanciamento do empreendimento, que já contou com créditos de R\$ 1,76 bilhão do BNDES, com garantias do banco alemão KfW IPEX-Bank, e de US\$ 288 milhões da International Finance Corporation (IFC), em 2018. Com a nova transação, o IFC deixa a base de credores do projeto, informou o banco.

Para a companhia, a operação também representa um alongamento da dívida em cinco anos, até 2039, a um custo menor, informou o BNDES. Uma menor parte dos recursos obtidos com a emissão também será alocada em despesas relativas à construção da usina e em custos da transação, acrescentou o banco.

No informe, a diretora de Finanças do BNDES, Bianca Nasser, afirmou que o banco pretende viabilizar mais operações via debêntures "dando maior oportunidade do mercado acompanhá-lo nos investimentos realizados".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2021

UM DIA APÓS PREÇO DESPENCAR, MINÉRIO DE FERRO REGISTRA LEVE ALTA NA CHINA

No ano, há ganho acumulado de 7,5%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Os preços do minério de ferro recuperaram o fôlego nesta sexta-feira, após o tombo de mais de 6% no dia anterior, e encerraram com leve ganho no mercado à vista.

No porto de Qingdao, a tonelada do minério com teor de 62% de ferro avançou 0,56%, para US\$ 172,51 por tonelada, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB.

— Foto: Pixabay

Com esse desempenho, a desvalorização da commodity em agosto está em 5%. No ano, ainda há ganho acumulado, de 7,5%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério com entrega em janeiro, fecharam a sessão diurna com alta de 0,7%, a 894,72 yuans por tonelada.

A percepção de que a produção siderúrgica na China ficará sob pressão com as novas políticas ambientais no país asiático tem reflexo negativo nos preços da principal matéria-prima do aço.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2021

BLOQUEIO EM PORTO ARGENTINO IMPEDE ENTRADA DE US\$ 400 MILHÕES, DIZ ENTIDADE

Terminal de Bahia Blanca tem 40 navios esperando para carregar 1,2 milhão de toneladas de produtos como milho, trigo e farelo de soja

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A Câmara da Indústria do Petróleo da República Argentina e o Centro Exportador de Cereais (Ciara-CEC) afirmaram que a paralisação no porto de Bahia Blanca está interrompendo o embarque de cerca de US\$ 400 milhões que poderiam entrar no país como moeda estrangeira.

“O prejuízo econômico para o país é enorme. São 11 mil caminhões que não entraram no porto e que são contabilizados como perdidos, há 40 navios esperando para carregar 1,2 milhão de toneladas de milho, trigo e farelo de soja, entre outros. Além de perder previsibilidade como exportador, o Estado argentino perde US\$ 400 milhões em moeda estrangeira com essa situação anárquica”, disse Gustavo Idígoras, presidente do Ciara-CEC, ao jornal argentino “La Nacion”.

Há mais de uma semana, o porto está bloqueado por caminhoneiros que exigem tarifa fixa de frete e a suspensão de uma lei que regulamenta o peso e a potência dos caminhões que transportam mercadorias.

“A situação gerada pela emergência hídrica na Hidrovia do Paraná obriga o sistema agroindustrial exportador a embarcar na Hidrovia e se completar nos portos atlânticos, como Necochea e Bahía Blanca, o que aumentou os custos em 300%”, divulgou a Ciara-CEC.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2021

DESMATAMENTO NA AMAZÔNIA CAI 5,46% ATÉ JULHO, MAS TAXA ANUAL É A 2ª PIOR

O desempenho deste exercício é o segundo pior desde o início da série do sistema de medição Deter-B, criada há seis anos. É menor apenas do que o resultado do ano passado

Por Daniela Chiaretti, Valor — São Paulo

Os alertas de desmatamento na Amazônia Legal no período entre agosto de 2020 a julho de 2021 alcançaram 8.712 km², segundo os dados do Deter-B, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). O dado é ligeiramente menor (-5,46%) do que o mesmo período anterior, de 9.216 km². Há pouco o que comemorar, porque a taxa, embora inferior, é ainda muito alta.

O desempenho deste exercício é o segundo pior desde o início da série do Deter-B, criada há seis anos. É menor apenas do que o resultado do ano passado. O dado é importante porque indica a tendência do desmatamento e baliza o número oficial, do sistema Prodes, divulgado no final do ano.



Grandes campos em desmatamento florestal próximo à BR-319 (Rodovia Manaus-Porto Velho) — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O vice-presidente Hamilton Mourão, presidente do Conselho da Amazônia Legal, adiantou, na segunda-feira, que a queda ficaria em torno a 5% e não dos 12% que esperava de redução na taxa anual com as ações da nova operação de Garantia de Lei e Ordem (GLO) contra os crimes ambientais. “Acho que vai dar na faixa de 4% a 5%, uma redução muito pequena, muito irrisória,

mas já é um caminho andado”, disse à imprensa.

Os alertas em julho — até o dia 30 — chegaram a 1.416,78 km², menos do que em julho de 2020 (1.658,97 km²).

Foi no Pará que ocorreu a maior parte do desmatamento (3.499 km²), seguido do Amazonas (1.693 km²). O Pará tem sido o recordista há alguns anos, mas o Amazonas era, até há pouco, um dos Estados mais protegidos da região. É por ali que a devastação aumenta. O Mato Grosso está em terceiro (1.475 km²).

Nota do Observatório do Clima, rede de 66 organizações ambientalistas e movimentos sociais formada em 2002, lembra que a análise por categorias de alertas indica que a mineração devastou 125 km² em 2021, a maior marca desde o início da série. O registro coincide com a discussão no Congresso do projeto de lei para liberar o garimpo em terras indígenas.

A degradação florestal — quando é removida parte da vegetação — também atingiu recordes com 6.062 km² em 2021, a maior marca desde 2017.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

AGÊNCIA REGULADORA DOS EUA QUESTIONARÁ PRINCIPAIS ARMADORES SOBRE SOBRETAXAS

Da Redação NAVEGAÇÃO 05 Agosto 2021



O Federal Maritime Commission (FMC) estadunidense divulgou neste quarta-feira (4) que questionará oito armadores sobre suas práticas relacionadas à cobrança de sobretaxas.

“Ao analisar as respostas das empresas, a Comissão determinará se as sobretaxas foram implementadas após o aviso adequado; se a finalidade da sobretaxa foi claramente definida; se está claro qual evento ou condição desencadeia a sobretaxa; e está claro qual evento ou condição encerraria a sobretaxa”, disse a FMC em comunicado.

Segundo a legislação norte-americana, os armadores devem comunicar quaisquer aumentos de taxas, incluindo sobretaxas, ao FMC 30 dias antes da sua implementação. O fato de o FMC analisar as justificativas relacionadas ao mercado para as várias sobretaxas é novo.

A ação é uma resposta ao aumento de reclamações dos embarcadores ao regulador dos EUA, em meio ao aumento dos fretes e uma ampla gama de sobretaxas, juntamente com graves problemas logísticos.

Uma série de sobretaxas foi anunciada e aplicada nas últimas semanas, conforme o mercado dos EUA entra no período histórico de alta temporada.

Os armadores têm até 13 de agosto para confirmar que as sobretaxas foram cobradas de acordo com os requisitos legais e regulatórios, disse o FMC.

Fonte: Platts

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/08/2021

BRASIL PROMULGOU 65 DAS 165 DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS LIGADAS A TEMAS MARÍTIMOS

Por Danilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 05 Agosto 2021*



Arquivo/Divulgação

Levantamento da Comissão de Direito Marítimo Portuário e do Mar da OAB-RJ apontou que essas convenções poderiam proporcionar mais segurança jurídica e aumentar a competitividade do país, além de ajudar a evitar acidentes marítimos.

Um levantamento da Comissão de Direito Marítimo Portuário e do Mar da Ordem dos Advogados do Brasil no Rio de Janeiro (OAB-RJ) constatou que o Brasil promulgou somente 65 das 165 principais convenções internacionais relacionadas ao Direito Internacional Marítimo e ao Direito do Mar. O estudo apontou ainda que 84 convenções sequer foram assinadas. A avaliação é que essas convenções poderiam proporcionar mais segurança jurídica e aumentar a competitividade do país, além de ajudar a evitar acidentes marítimos.

“Existe um gap importante. O Brasil está bastante defasado em relação à legislação internacional”, comentou o sócio do escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados, Godofredo Mendes Vianna, em entrevista à Portos e Navios. Entre as convenções ainda não assinadas pelo país, ele citou a convenção internacional de arresto de navios (1999), a qual considera uma questão muito importante, na medida em que transforma o Brasil numa jurisdição difícil de executar arrestos.

Vianna avalia que o fato de o Brasil não ter uma convenção de arresto, especialmente quando se tem contratos internacionais sujeitos à jurisdição estrangeira — em que a cláusula de foro seja Londres, Nova Iorque ou Cingapura — impede ou dificulta bastante fazer arresto no Brasil porque o juiz brasileiro não teria competência para essa atuação. Ele explicou que, como somente o juiz da causa pode examinar o arresto, essa convenção cria jurisdição internacional do juiz para determinados claims marítimos listados na convenção que dão direito de embargo da embarcação.

Vianna observa que a autoridade marítima se esforça em dialogar a maior parte desses temas junto ao Ministério de Relações Exteriores a fim de abrir o canal para que o Congresso examine a conveniência para a ratificação de convenções internacionais. No caso da norma de arresto, por exemplo, ele ressaltou que seria um instrumento importante para a Marinha exercer maior controle em relação a embarcações abandonadas, com quadro de insolvência muito grande, que podem gerar risco à navegação e ao meio ambiente.

O jurista também citou a convenção do fundo de compensação decorrente de danos por poluição por óleo aplicado a navios-tanque, de 1992. Vianna acredita que a convenção merece uma imersão, sobretudo após o episódio do vazamento de óleo na costa do Nordeste, cujas investigações seguem em curso. Essa convenção prevê um fundo no qual os países-membros, através de uma metodologia de movimentação de petróleo, possuem cotas para aporte anual que garantem recursos para mitigar eventuais danos decorrentes de poluição e aparato de especialistas e empresas internacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/08/2021

XENETA: FRETES CONTINUAM A AUMENTAR A NÍVEIS SEM PARALELO

Da Redação *NAVEGAÇÃO 05 Agosto 2021*

Os fretes em navios porta-contêineres continuam a aumentar a níveis sem precedentes. Uma nova análise de mercado da plataforma de benchmarking e inteligência de mercado Xeneta destaca o aumento nas taxas, e prevê pouco no curto prazo para os embarcadores.



Em julho, a indústria de transporte marítimo de contêineres viu as taxas de longo prazo subindo ao maior nível mensal em todos os tempos, quase 33%, de acordo com os dados da Xeneta. Uma revisão dos dados de fretes dos principais embarcadores mostra um aumento de mais de 25% nos Índices Públicos XSI da Xeneta, mais do que o dobro dos aumentos mensais anteriores de pouco mais de 11% em maio de 2019. O valor de referência aumentou quase 75% desde julho de 2020.

O índice fornece inteligência de mercado em tempo real de transportadores globais e, em julho, revelou mudanças sem precedentes, com a Europa liderando os fretes. O benchmark de importação atingiu um pico massivo de 49%, levando os preços a maior alta de todos os tempos.

A Xeneta aponta para encomendas de construção de navios pelas principais companhias marítimas. Os relatórios sugerem que mais de 300 embarcações foram encomendadas este ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/08/2021

ESTALEIRO ALEMÃO CONSTRÓI NAVIO CONDOMÍNIO RESIDENCIAL FLUTUANTE

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 05 Agosto 2021



Confirmada a contratação de construção pelo estaleiro alemão Meyer do grande navio condomínio residencial com 117 apartamentos e acomodações para mil pessoas entre moradores, funcionários dos complexos de serviços e tripulantes que levarão os clientes a usufruírem de mudança contínua de paisagens e local de residência.

Este navio, que será entregue em 2025, será propriedade da ORD Oceans Residences Development e terá o nome de Nord. Com

generosas dimensões de 289,30m de comprimento e 33,50m de boca, o navio operará até 21 nós com utilização de sistemas de motores alimentados a gás natural transportado em tanques criogênicos e também possuirá sistema elétrico híbrido com armazenamento de energia em baterias para operações sem emissões de gases, quando em áreas ambientalmente sensíveis.

Esta construção naval especializada na Alemanha permanece operando com modernas soluções tecnológicas, frente à forte concorrência dos estaleiros do Oriente, que dominam o mercado de navios cargueiros.

Para o Brasil poder receber estes novos navios movidos a GNL, um tendência mundial, incluindo porta-contêineres, ro-ro e até graneleiros já em construção, serão necessárias instalações de terminais de reabastecimento deste combustível do futuro.

Segundo o consultor Paulo Lemgruber, diretor da Interocean, a existência do complexo de geração de energia a gás natural liquefeito no Porto do Açu deverá viabilizar os reabastecimentos de navios neste que já foi em 2020 o quarto maior porto brasileiro em volumes de cargas embarcadas, conforme a Antaq. "Com a previsão de melhoria do acesso rodoviário e futura conexão ferroviária, o complexo do Açu crescerá para assumir a vice-liderança em volume de cargas operadas no Brasil, com petróleo, minério de ferro, gás natural liquefeito, fertilizantes, coque de petróleo, equipamentos e insumos para a exploração e produção de petróleo e gás na

plataforma continental", destaca Lemgruber, enfatizando que a lista de produtos e clientes continuará crescente no complexo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/08/2021

PORTO DE VITÓRIA BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO MENSAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Agosto 2021



O Porto de Vitória quebrou em julho seu recorde mensal de movimentação, feito que não acontecia há 56 anos, com a operação de 830,209 t. de cargas. Maior também que setembro de 2020, quando foram movimentadas 815.151 t.

No acumulado do ano, o porto segue na sua trajetória de excelentes resultados em 2021: de janeiro a julho deste ano, o aumento é de quase 30% na comparação com o mesmo período do ano passado. Já no comparativo mensal entre julho deste ano e julho do ano passado, o

aumento é de 23,7%.

O resultado atual não era registrado desde 1965, quando circularam mais de 10 milhões de t naquele ano, cuja média mensal era de 833.000 t. A movimentação de cargas em julho foi superior em 23,7% ao mesmo período do ano passado, quando registrou 671.000 t.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/08/2021

PORTOS MOVIMENTARAM MAIS 11,1% NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Agosto 2021



Os portos brasileiros, públicos e privados movimentaram 280 milhões de toneladas nos três primeiros meses do ano, o que representa um avanço expressivo de 11,1% em relação ao mesmo período do ano passado. Os portos públicos apresentaram um crescimento de 9,71% e os portos privados, de 11,75%.

Os dados são do Boletim Informativo Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), produzidos pela Gerência de Desenvolvimento e Estudos e pela Gerência de

Estatísticas e Avaliação, ambas da Superintendência de Desenvolvimento, Desempenho e Sustentabilidade.

O incremento da comercialização de minério de ferro em razão da variação cambial e da elevação dos preços de minérios no mercado internacional, o aumento significativo da importação de adubos e fertilizantes para alavancar a produção agrícola, o desempenho do agronegócio brasileiro, que se aproveitou dos preços recordes das commodities agrícolas, além da alta da produção e venda de combustíveis da Petrobras no período, foram alguns fatores que justificaram o robusto crescimento da movimentação portuária brasileira.

Outro dado apresentado no relatório são os valores de THC praticados em terminais brasileiros e internacionais, observando-se uma relativa estabilidade nos preços cobrados ao longo do período analisado.

O primeiro trimestre de 2021 foi atípico para o transporte internacional de cargas. Fretes mais caros, falta de contêineres, volatilidade das moedas, alta do preço do bunker e o encalhe do navio Ever Green no canal de Suez foram fatores, concomitantes ou decorrentes da pandemia da Covid-19, que impactaram intensamente o comércio marítimo mundial no período em análise, com fortes reflexos nos preços dos fretes cobrados.

Nesse quesito, o relatório apontou que o índice geral da taxa de frete “spot” (SCFI) teve no primeiro trimestre de 2021 um notável aumento de 199% em relação ao mesmo período do ano passado. Para a rota Xangai-Santos, os valores foram ainda mais impressionantes, com a variação de 319% de um ano para o outro, atingindo o patamar de U\$ 8.081,75 por TEU.

Outro destaque foi o crescimento de 12,4% na movimentação de cargas provenientes ou destinadas à navegação de cabotagem, sendo que a movimentação de contêineres nesse modo de transporte cresceu 11,3% (Em TEUs) com relação ao primeiro trimestre de 2020. O transporte de petróleo e derivados apresentou crescimento de 18,8%. Já o transporte de cargas entre instalações portuárias na cabotagem cresceu 12,6% em relação ao mesmo período de 2020, tendo sido transportadas 52,1 milhões de toneladas no primeiro trimestre de 2021.

O índice de utilização da frota de navios porta-contêineres na cabotagem atingiu o patamar de 75% em janeiro, 66% em fevereiro e 68% em março de 2021. Adicionalmente, o índice de participação de embarcações estrangeiras no transporte de contêineres na cabotagem, apresentado pela primeira vez pela Antaq no Boletim Aquaviário, atingiu o patamar de 5,3% em janeiro, 7,7% em fevereiro e 5% em março.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/08/2021

PROPOSTA EM CONSULTA SUGERE REDUZIR DE 11 PARA 3 NORMAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 05 Agosto 2021



Arquivo/Divulgação

Relatório da análise de impacto regulatório (AIR) sobre a simplificação está em consulta pública na Antaq até as 23h59 do próximo dia 7 de agosto.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) propôs a redução de 11 para três o número das principais normas que regulam a navegação interior, considerando as normas por regime jurídico e tipo de transporte (serviço). O relatório da análise de impacto regulatório (AIR) sobre o tema está em consulta pública até as 23h59 do próximo

dia 7 de agosto. A ideia é transformar essas 11 normas em três grandes normas. Uma regendo o transporte público no transporte interior, abrangendo direitos e deveres dos usuários e transportadores. Outra norma para o transporte privado, incluindo transportadoras de carga e serviços de passageiro sem característica de serviço público (não regular), além de uma norma de procedimentos a fim de reunir procedimentos de outorga e de afretamento para todos esses serviços.

Ao analisar os atos normativos consolidáveis, a equipe técnica da agência sugeriu a migração de resoluções de transporte de passageiros e direito de beneficiários (idoso e jovem de baixa renda, por exemplo) para a norma de transporte público. Já as resoluções sobre transporte de cargas, transporte privado de pessoas, homologação de embarcações, acordos operacionais e equivalência na capacidade de acordo operacional migrariam para norma de transporte privado. A proposta prevê ainda a norma de procedimentos reunindo parte de procedimentos que existiam nos normativos de transporte de passageiros e a parte de afretamento das embarcações.



Durante audiência pública sobre a simplificação do estoque regulatório da navegação interior, na última quarta-feira (4), a gerente de regulação da navegação interior da Antaq, Patrícia Gravina, destacou a proposta de flexibilização dos prazos de envio de informações à Antaq, bem como sugestões para dar mais agilidade aos procedimentos internos na análise das alterações dos termos de autorização. A agência também orientou medidas de desburocratização visando a obtenção de informações junto aos demais órgãos federais, declaração de regularidade fiscal e dispensa de firma reconhecida.

Patrícia explicou que as normas da navegação interior vigentes na Antaq estão organizados de acordo com tipo de navegação (travessia, navegação longitudinal de carga ou passageiros). Segundo a gerente, os técnicos observaram casos em que não era possível enquadrar bem a algumas situações concretas. Havia, por exemplo, serviços extrapolando o enquadramento legal de travessia (11 milhas náuticas), mas que tinham características semelhantes ao das demais travessias.

Ela explicou que o foco na abordagem é no modo de navegar, e não exatamente nas características do serviço na navegação interior, pois nem sempre o tipo da navegação coincide com características do dia-a-dia das pessoas. "Nossa abordagem voltada ao tipo de navegação, que envolve critérios físicos e geográficos, acaba não enxergando modalidades dos serviços que existem na prática na sua totalidade", resumiu. Patrícia frisou que o objetivo é reduzir o número de instrumentos já editados e normas únicas para consolidar esses dispositivos. Ela ressaltou que normas mais sintéticas focadas no destinatário da resolução e no tipo do serviço do transporte, considerando regime jurídico de natureza de serviço público ou privado, fazem diferença na abordagem da atuação da Antaq.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/08/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006