

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 142/2021
Data: 08/09/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
PORTO 360° DEBATE RELAÇÃO DO SETOR COM A COMUNIDADE.....	3
PORTO DE SANTOS VAI MODERNIZAR O SISTEMA DE AGENDAMENTO DE ENTRADA DE CAMINHÕES	3
AUTORIDADES PARTICIPAM DE SEMINÁRIO SOBRE O PORTO DE SANTOS	4
MULTA A 'IMPORTADOR DE LIXO' NO PORTO DE SANTOS DEVE SAIR NA QUINTA-FEIRA	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
ANTAQ PRORROGA PRAZO DE ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES PARA AUDIÊNCIAS PÚBLICAS	5
CORREIO BRAZILIENSE - BR	6
DECRETO CRIA NOVA ESTRUTURA PARA O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA	6
GOV.BR – IMPRESSA NACIONAL - DF	7
DECRETO Nº 10.786, DE 6 DE SETEMBRO DE 2021	7
DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO	7
ISTOÉ - DINHEIRO	8
AEROPORTO DE GUARULHOS SERÁ CONECTADO À ESTAÇÃO DA CPTM POR TRANSPORTE VIA TRILHO	8
COOPERAÇÃO DE CHINA E EUA NO CLIMA É INSEPARÁVEL DE QUESTÕES COMERCIAIS, DIZ AUTORIDADE CHINESA	9
PETROBRAS ABRE TEASER PARA VENDA DE DOIS CAMPOS NA BACIA DE SANTOS.....	9
'VAMOS TER ALGUNS BILHÕES COM AS FERROVIAS', DIZ MINISTRO DA INFRAESTRUTURA	10
MONEYTIMES	11
PETROBRAS INICIA PROCESSO DE VENDA DOS CAMPOS DE URUGUÁ E TAMBAÚ.....	11
CONTRATOS FUTUROS DE CARVÃO PERDEM FORÇA NA CHINA	12
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	13
PETROBRAS COLOCA À VENDA OS CAMPOS DE URUGUÁ E TAMBAÚ, NA BACIA DE SANTOS.....	13
GOVERNO REDUZ PELA 4ª VEZ MISTURA OBRIGATÓRIA DE BIODIESEL PARA B10	16
PROTEÇÃO AO CLIMA ESTÁ NO CENTRO DAS ESTRATÉGIAS DE NEGÓCIOS, DIZ DIRETORA DE SUSTENTABILIDADE DA VOLKSWAGEN.....	17
JORNAL O GLOBO – RJ	20
COM LINHA FÉRREA, SETOR AGRÍCOLA TERIA CUSTO ATÉ 50% MENOR COM TRANSPORTE	20
FERROVIAS TRAVADAS: IMPASSE NA LEGISLAÇÃO AFETA O AGRONEGÓCIO, QUE COBRA NOVAS LINHAS 'PARA ONTEM'	21
PROCURA POR GERADORES DE ENERGIA DISPARA 70% E, NO NORDESTE, PAINEL SOLAR VENDE 'QUE NEM PAMONHA'	23
GOVERNO VÊ GASTO MENOR COM SERVIDOR E INSS EM 2022	24
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	25
GOVERNO FEDERAL PREVÊ CONEXÃO ENTRE CPTM E AEROPORTO DE GUARULHOS ATÉ 2024	25
VALE MANTÉM AÇÃO JUDICIAL E RESISTE EM DEVOLVER R\$ 500 MILHÕES DE USINA PARADA POR LAMA DA SAMARCO.....	27
INDÚSTRIA LANÇA 'TINDER' DO GÁS NATURAL PARA APROXIMAR VENDEDORES E COMPRADORES	28
VALOR ECONÔMICO (SP)	29
MINÉRIO DE FERRO CAI 4,2% NA CHINA E TEM MENOR PREÇO EM DEZ MESES	29
FT: CADEIAS PRODUTIVAS SOB PRESSÃO: PRIMEIRO OS CARROS, AGORA CADEIRAS E CRISTALEIRAS	30
MÉXICO VAI REFINANCIAR A DÍVIDA DA PETROLEIRA PEMEX APÓS RECEBER APOIO DO FMI.....	32
ENAUTA INTERROMPE PRODUÇÃO EM POÇO NO CAMPO DE ATLANTA POR POSSÍVEL FALHA EM SISTEMA DE BOMBEIO	33
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	34
RISCOS A EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS AUMENTAM POR PRESSÃO AMBIENTAL.....	34
SECA PARALISA TRANSPORTE DE GRÃOS PELA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ	36
PORTAL PORTOS E NAVIOS	37
CARGOTEC LEVA A DESCARBONIZAÇÃO UM PASSO ADIANTE COM AÇO LIVRE DE FÓSSEIS.....	37
TEM INÍCIO O DERROCAMENTO DAS PEDRAS DAS PALANGANAS, EM PARANAGUÁ	38
PETROBRAS ALCANÇA A PRIMEIRA POSIÇÃO EM RANKING DE TRANSPARÊNCIA DA CGU	38
PREÇO DO GNL ULTRAPASSA O DO BUNKER	39
'REQUISITOS DO PFCT ESTÃO IGUAIS OU ACIMA DE FORNECIDOS A PAÍSES DA OTAN', AVALIA SPE ÁGUAS AZUIS.....	40
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	41
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	41



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO 360° DEBATE RELAÇÃO DO SETOR COM A COMUNIDADE

O programa desta quarta (8), recebe a diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

Por: Redação



Luciana Guerise é a convidada desta quarta-feira (8). Foto: Divulgação

A relação entre o Porto de Santos e a comunidade da Baixada Santista está entre os temas debatidos no Porto 360° desta quarta-feira (8). O programa é transmitido pelas redes sociais (Facebook e Youtube) do Grupo Tribuna às 19h45.

O programa desta quarta (8), recebe a diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Guerise. A apresentação é de Maxwell Rodrigues.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/09/2021

PORTO DE SANTOS VAI MODERNIZAR O SISTEMA DE AGENDAMENTO DE ENTRADA DE CAMINHÕES

Nova plataforma entrará em atividade no próximo dia 21, mas já está disponível para testes

Por: Redação



Porto controlará a chegada de caminhões para evitar congestionamentos Foto: Matheus Tagé/AT

O agendamento da chegada de caminhões ao Porto de Santos mudará de plataforma a partir do próximo dia 21. O controle é obrigatório para evitar congestionamentos nas vias de acesso ao cais santista. A nova ferramenta já está disponível aos usuários para testes.

A atual plataforma de sincronização da chegada de cargas rodoviárias, o Portolog, atua em conjunto com o sistema de gerenciamento de tráfego de caminhões (SGTC), da Autoridade Portuária de Santos. Com o novo sistema, a estatal poderá unificar as duas ferramentas no futuro e, com isso, obter mais eficiência.

A nova plataforma contém as mesmas características da anterior, utilizando arquivos XML e em relação aos webservices. Mas traz mudanças, como um novo formato de autenticação. O objetivo da Autoridade Portuária é que a migração para o novo sistema de agendamento aconteça o mais rápido possível.

“Para evitar falhas na transição e dúvidas dos operadores de terminais e pátios reguladores, mantivemos os layouts de integração idênticos, tanto para a troca por arquivos quanto para as

integrações por webservice”, explica o diretor de Operações da Autoridade Portuária de Santos, Marcelo Ribeiro.

Para dúvidas e orientações, os usuários podem entrar em contato com o setor de Sistemas Logísticos do Porto de Santos, pelo telefone (13) 3202-6565 ramal 2731 ou e-mail portolog@brssz.com.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/09/2021

AUTORIDADES PARTICIPAM DE SEMINÁRIO SOBRE O PORTO DE SANTOS

Ministérios da Infraestrutura e da Economia, além de Antaq, BNDES e Cade confirmam presença no 2º Encontro Porto & Mar

Por: Redação



A desestatização da administração portuária é o principal tema que será abordado durante o evento Foto: Carlos Nogueira/AT

Autoridades dos ministérios da Infraestrutura e da Economia, além da Agência Nacional de Portos de Transportes Aquaviários (Antaq), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do

Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), estarão presentes no 2º Encontro Porto & Mar 2021, do Grupo Tribuna. Ele será realizado no dia 21, das 14 às 18 horas, e terá como tema central a desestatização da administração do Porto de Santos e suas implicações.

As inscrições para o seminário estão abertas e são gratuitas para o evento online. Basta acessar este site. https://www.sympla.com.br/2-encontro-porto--mar-2021_1331309

Os trabalhos serão iniciados com a presença de autoridades da região, como a deputada federal Rosana Valle (PSB) e os prefeitos de Santos, Rogério Santos (PSDB), e de Guarujá, Válter Suman (PSB). Haverá uma palestra de abertura e, em seguida, as apresentações serão iniciadas às 15 horas.

A primeira palestra vai abordar a desestatização da Autoridade Portuária de Santos e como ficará a regulação no setor. Neste painel, a apresentação será da diretora da Antaq, Flávia Takafashi. Já na mesa de debates estarão o presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Marcelo Neri, do presidente da Agco na América do Sul, Luís Fernando Felli, além dos advogados Lucas Navarro Prado e Cássio Lourenço

Às 15h45, a segurança jurídica após o processo de desestatização da administração do Porto de Santos será o tema da apresentação do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni. Entre os debatedores, estarão o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privado (ATP), Murilo Barbosa, o presidente da - Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Clythio Buggenhout, o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Régis Prunzel, e o advogado Marcelo Sammarco.

Mão de obra é o tema do terceiro painel do dia. Após uma apresentação do especialista em Recursos Humanos (RH) Hudson Carvalho, os debates serão realizados pelo Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo (TRT-SP), Celso Peel Furtado de Oliveira, pelo diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária, Bruno Stupello, pelo presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, e pelo advogado Lucas Remio.

Às 16h15, o evento vai abordar a competitividade e o futuro dos portos desestatizados. Sobre o tema, haverá uma apresentação do presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Cordeiro.

Em seguida, os debates terão a participação do superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Cleverson Aroeira, do presidente da Autoridade Portuária de Santos, Fernando Biral, da diretora da Secretaria de Parcerias em Transportes do Programa de Parcerias em Investimento do Ministério da Economia, Ana Luiza Sales, e do advogado Thiago Miller.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/09/2021

MULTA A 'IMPORTADOR DE LIXO' NO PORTO DE SANTOS DEVE SAIR NA QUINTA-FEIRA

Os autos de infração serão aplicados ao responsável pela importação de 68 contêineres

Por: Fernanda Balbino



Além de uma multa de R\$ 40 milhões, o órgão irá exigir a devolução das caixas metálicas em até 30 dias Foto: Divulgação

Os autos de infração que serão aplicados ao responsável pela importação de 68 contêineres carregados com lixo estão sendo preparados pelo Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A expectativa é de que os documentos fiquem prontos na quinta. Além de

uma multa de R\$ 40 milhões, o órgão irá exigir a devolução das caixas metálicas em até 30 dias.

Os contêineres têm como origem três países: Estados Unidos, Honduras e República Dominicana. Fiscais da Receita Federal desconfiaram do conteúdo e deram o alerta ao Ibama. Na declaração, tratava-se de uma importação de papelão. Porém, o conteúdo ia muito além disso.

Máscaras usadas, rolos de papel higiênico, panos de vários tipos, fraldas geriátricas, garrafas, bulas e embalagens de remédios foram encontradas nos contêineres. Também foram encontrados besouros, larvas e moscas.

Segundo o importador, os contêineres estavam carregados apenas com papelão para reciclagem. Porém, houve uma denúncia de importação de resíduos seletivos domésticos.

Segundo a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Ibama na região, além da multa, o importador é obrigado a devolver a carga aos países de origem. Caso isso não seja feito, o responsável deverá arcar com uma multa diária. A ideia é evitar que carregamentos deste tipo se tornem rotina no Porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/09/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTAQ PRORROGA PRAZO DE ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES PARA AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Consultas são sobre espelho d'água localizado nas áreas dos portos organizados e cobrança dos valores extrafrete e sobretaxas do transporte marítimo

A ANTAQ prorrogou o prazo de envio de contribuições para audiências públicas. As prorrogações foram publicadas, nesta quarta-feira (8), no Diário Oficial da União.

Foi prorrogado para 17 de setembro o prazo limite fixado para o recebimento de contribuições de que trata o Aviso de Audiência Pública nº 17/2021-ANTAQ, que tem por objeto a obtenção de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Tema 3.6 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Análise e diagnóstico da necessidade de regulação acerca da cobrança, pela autoridade portuária, para o uso do "Espelho d'água" localizado nas áreas dos portos organizados. Haverá uma audiência pública, no modelo virtual, no dia 16, com início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento.

Foi prorrogado também para 1º de outubro o prazo limite fixado para o recebimento de contribuições de que trata o Aviso de Audiência Pública nº 16/2021-ANTAQ, que tem por objeto a obtenção de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Tema 2.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Aprimorar a transparência na cobrança dos valores extrafrete e sobretaxas do transporte marítimo.

Tomada de Subsídio

A ANTAQ reabriu, pelo período de 9 a 18 de setembro, o prazo para recebimento de contribuições para os itens 3.1 - Regulamentar as inovações trazidas pela Lei 14.047/2020 e 3.10 - Contrato de passagem: assimetrias entre agentes, de que trata o Aviso de Tomada de Subsídio nº 01/2021-ANTAQ.

Saiba mais em gov.br/antaq e clique no box "Participação Social".

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: 08/09/2021

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

DECRETO CRIA NOVA ESTRUTURA PARA O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Medida transforma o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) na Secretaria Nacional de Trânsito e transforma as assessorias. Segundo o governo, não haverá aumento de cargos



(crédito: Tomaz Silva/Agência Brasil)

O presidente da República, Jair Bolsonaro, editou decreto que aprova a nova Estrutura Regimental do Ministério da Infraestrutura (MInfra), comandado pelo ministro Tarcísio Gomes de Freitas. A medida será publicada no Diário Oficial da União (DOU) de quarta-feira (08/09), ainda remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança e altera o Decreto nº 9.960, de 1º de janeiro de 2019.

De acordo com comunicado da Secretaria-Geral da Presidência da República, divulgado nesta segunda-feira (6/09), o decreto transforma o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) na Secretaria Nacional de Trânsito e transforma as assessorias de Assuntos Parlamentares e de



Assuntos Institucionais em assessorias especiais de Assuntos Parlamentares e de Assuntos Institucionais.

As modificações mencionadas e mesmo as alterações no quadro de cargos e funções não implicam aumento de despesa, segundo o comunicado.

O decreto também transforma a Ouvidoria em Ouvidoria-Geral, tendo em vista o aumento de competências atribuídas pela Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) e a nova atribuição de Presidência do Comitê Técnico de supervisão e coordenação de todas as Ouvidorias das entidades vinculadas ao MInfra.

Outra mudança trazida pelo texto se refere aos quantitativos de DAS existentes e à transformação de Funções Comissionadas Técnicas (FCT) e Funções Gratificadas (FG) existentes no MInfra em Funções Comissionadas do Poder Executivo (FCPE), de acordo com o permissivo do artigo 3º da Medida Provisória nº. 1.042/2021.

Fonte: *Correio Braziliense - BR*

Data: 08/09/2021



GOV.BR – IMPRESSA NACIONAL - DF

DECRETO Nº 10.786, DE 6 DE SETEMBRO DE 2021

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 08/09/2021 | Edição: 170 | Seção: 1 | Página: 1

Órgão: Atos do Poder Executivo

DECRETO Nº 10.786, DE 6 DE SETEMBRO DE 2021

Torna pública a decisão, pela República Federativa do Brasil, de não renovar a vigência do Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Marítimo, firmado em Rivera, em 12 de junho de 1975, e do Acordo sobre Transportes Marítimos entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, firmado em Buenos Aires, em 15 de agosto de 1985.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o [art. 84, caput, incisos IV e VIII, da Constituição](#), e

Considerando que o Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Marítimo, firmado em Rivera, em 12 de junho de 1975, foi promulgado pelo [Decreto nº 78.621, de 25 de outubro de 1976](#);

Considerando que o Acordo sobre Transportes Marítimos entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, firmado em Buenos Aires, em 15 de agosto de 1985, foi promulgado pelo [Decreto nº 99.040, de 6 de março de 1990](#);

Considerando que a República Federativa do Brasil comunicou a República Oriental do Uruguai, em 9 de fevereiro de 2021, acerca da decisão de não renovar o referido Convênio; e

Considerando que a República Federativa do Brasil comunicou a República Argentina, em 3 de fevereiro de 2021, acerca da decisão de não renovar o referido Acordo;

DECRETA :

Art. 1º Torna pública a decisão, pela República Federativa do Brasil, de não renovar a vigência do:

I - o Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Marítimo, firmado em Rivera, em 12 de junho de 1975, promulgado pelo [Decreto nº 78.621, de 25 de outubro de 1976](#); e

II - o Acordo sobre Transportes Marítimos entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, firmado em Buenos Aires, em 15 de agosto de 1985, promulgado pelo [Decreto nº 99.040, de 6 de março de 1990](#).

Art. 2º Ficam revogados:

I - o [Decreto nº 78.621, de 1976](#); e

II - o [Decreto nº 99.040, de 1990](#).

Art. 3º Este Decreto entra em vigor:

I - na data de sua publicação, quanto ao art. 1º;

II - em 7 de outubro de 2021, quanto ao inciso I do **caput** do art. 2º; e

III - em 5 de fevereiro de 2022, quanto ao inciso II do **caput** do art. 2º.

Brasília, 6 de setembro de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

**JAIR MESSIAS
BOLSONARO**
*Carlos Alberto Franco
França
Paulo Guedes*

Fonte: GOV.BR – Imprensa Nacional - DF
Data: 08/09/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

AEROPORTO DE GUARULHOS SERÁ CONECTADO À ESTAÇÃO DA CPTM POR TRANSPORTE VIA TRILHO

O governo federal assinou nesta quarta-feira, 8, um aditivo com a concessionária que administra o aeroporto de Guarulhos (SP) que visa conectar os terminais de passageiros do local à estação da Linha 13-Jade, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). A responsabilidade pela construção e operação do chamado *automated People Mover* será do GRU Airport, que opera o aeroporto. A previsão é que as obras comecem em janeiro e durem dois anos.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o transporte é 100% automatizado e prevê R\$ 271,7 milhões de investimento.

Atualmente, esse acesso aos terminais é feito pelo modal rodoviário, ou seja, os usuários se deslocam da Estação Aeroporto da Linha 13-Jade, localizada no limite do sítio aeroportuário, até os terminais de passageiros de Guarulhos em ônibus oferecidos pela concessionária.

“Esse é o primeiro investimento obrigatório previsto em contrato de concessão no setor aeroportuário por meio de aditivo contratual. Esse instrumento vai possibilitar que parte da outorga que a concessionária do aeroporto pagaria à União seja usada na obra do *People Mover*, uma

obra muito aguardada pela população”, disse o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, em nota divulgada pela pasta.

Com o People Mover, o público fará apenas uma baldeação e será deixado na porta de cada um dos terminais de passageiros. Como o sistema tem capacidade para transportar 2 mil usuários por hora em cada direção, o tempo de viagem e de espera será de 6 minutos, de acordo com o governo.

Segundo o ministério, o modelo é baseado na tecnologia Aeromóvel, meio de transporte automatizado em via elevada exclusiva e segregada, que usa propulsão pneumática, sem motores ou transmissão embarcados.

O formato resulta em baixo consumo energético e baixo custo construtivo por utilizar estruturas leves e esbeltas.

Ele utiliza rodas e trilhos de aço, e sua propulsão pneumática é localizada fora dos veículos.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 08/09/2021

COOPERAÇÃO DE CHINA E EUA NO CLIMA É INSEPARÁVEL DE QUESTÕES COMERCIAIS, DIZ AUTORIDADE CHINESA

Por David Stanway

XANGAI (Reuters) – A China e os Estados Unidos têm pontos em comum no tema da mudança climática e do corte das emissões de carbono, mas a cooperação não pode ser separada das questões comerciais mais abrangentes entre os dois, disse uma autoridade comercial chinesa graduada nesta quarta-feira.

O vice-ministro do Comércio Wang Shouwen disse em um evento comercial China-EUA em Xiamen que fortalecer a cooperação verde e de baixo carbono não só ajudará os dois lados a atingirem as metas de redução de emissões, mas que também reforçará a cooperação comercial e econômica em geral.

Em meio às tensões comerciais e políticas fervilhantes com Pequim, Washington tenta tratar as ações conjuntas de combate à mudança climática como um tema separado.

Mas durante uma reunião da semana passada com o enviado norte-americano sobre o clima, John Kerry, o ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi, disse que o “oásis da cooperação no clima” não pode ser separado do relacionamento bilateral mais amplo entre os dois maiores produtores mundiais de gases de efeito estufa.

Também na semana passada, Kerry reconheceu que disputas geopolíticas mais abrangentes entre China e EUA podem ter um impacto potencialmente adverso para a cooperação no clima.

Falando aos jornalistas depois de dois dias de conversas com seu equivalente chinês, Xie Zhenhua, Kerry citou sanções norte-americanas impostas a fabricantes de painéis solares com laços com a região de Xinjiang, onde Washington acusa a China de comete abusos de direitos humanos.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 08/09/2021

PETROBRAS ABRE TEASER PARA VENDA DE DOIS CAMPOS NA BACIA DE SANTOS

A Petrobras abriu teaser, ou seja, a etapa de divulgação de oportunidade, para a venda de sua participação nos campos de Uruguá e Tambaú, na concessão BS-500, localizada na Bacia de Santos. Em ambos a fatia detida é de 100%.

No ano passado, a produção foi de cerca de 5 mil barris por dia de óleo e 918 mil m³/dia de gás.

Ainda de acordo com comunicado da Petrobras, os campos estão situados na porção norte da Bacia de Santos, entre 140 e 160 km da costa do Estado do Rio de Janeiro, em lâmina d'água que varia de 1.000 a 1.500 metros.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 08/09/2021

‘VAMOS TER ALGUNS BILHÕES COM AS FERROVIAS’, DIZ MINISTRO DA INFRAESTRUTURA

Crédito: Divulgação/PPI.gov.br via Agência Brasil



Potencial ferroviário no Brasil ainda é pouco explorado (Crédito: Divulgação/PPI.gov.br via Agência Brasil)

Com um potencial de transporte ferroviário pouco aproveitado, o Brasil tem a chance de virar essa chave e chegar em 2035 em situação próxima à de países como Estados Unidos e China no uso de ferrovias. A avaliação é do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, que faz a aposta com base no novo modelo de operações

liberado na última semana por medida provisória, pelo qual o setor privado terá maior liberdade para construir e usar o modal. Atualmente, as ferrovias transportam cerca de 20% das cargas no País. Com a novidade no setor e outros projetos de concessão em andamento, o ministro calcula que a participação do modal possa beirar os 40% em 2035.

O modelo de autorização está em vigor há uma semana, e o governo já recebeu 11 pedidos para construção de ferrovias por esse regime. São mais de 3 mil quilômetros em novos trilhos e R\$ 59,5 bilhões em investimentos previstos. “Vamos colocar algumas dezenas de bilhões para dentro com as ferrovias autorizadas”, disse o ministro ao Estadão/Broadcast. A seguir, os principais trechos da entrevista.

O governo já vinha trabalhando com um plano nacional de logística com projeções até 2035. Como o novo regime de ferrovias mexe nesse cenário?

Fizemos um exercício no plano com aquilo que estávamos elaborando em termos de concessão, renovação antecipada e investimento cruzado. Já sairia de 20% para 35% de participação do modal ferroviário. Com a chegada das ferrovias autorizadas, é possível que possamos chegar em 2035 beirando os 40%. Vamos ter uma participação de ferrovias na matriz semelhante à de países desenvolvidos, similar à da China e Estados Unidos.

Quando esses investimentos vão se materializar?

Os primeiros investimentos podem começar já no ano que vem, algo em 2023 e 2024, que é o tempo de obtenção de licença, atividade de desapropriação e consolidação dos projetos.

Como esse quadro mexe no transporte rodoviário?

Muda a natureza dos deslocamentos. O que sempre temos procurado deixar claro aos caminhoneiros, que ficam assustados, é que você muda o tipo de deslocamento. Alguns fretes de longa distância vai ser substituídos por fretes de curta distância. Vai desgastar menos o caminhão. O motorista vai dormir em casa, vai dirigir menos cansado, se acidentará menos e ter receita maior. Não preciso de uma referência nacional de frete.

Com o novo modelo, o produtor vai trabalhar num cenário de competição para toda malha ferroviária que já opera hoje?

Ninguém vai empreender ferrovia, com o super custo de capital, para sofrer uma concorrência predatória de outra ferrovia. A não ser que realmente tenha carga para todos. Se isso ocorrer, tem a possibilidade de a ferrovia concedida ter seu contrato reequilibrado ou de migrar para o regime de autorização. E há uma hipótese adicional: se a concessionária aumentar a capacidade da ferrovia que opera em pelo menos 50%, permitimos adaptação do contrato, uma espécie de bônus (já que o regime de autorização tem um fardo regulatório menor que o de concessão).

O sr. tem chamado o mês de 'setembro ferroviário'. Além dos 11 pedidos para construção de ferrovias, o que o governo tem planejado para agora?

Tivemos a assinatura do contrato de concessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), e teremos o início das obras de construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO). Já temos R\$ 30 bilhões de investimentos ferroviários contratados, agora vamos colocar algumas dezenas de bilhões para dentro com as ferrovias autorizadas. Também vamos assinar aditivo para viabilizar a linha de monotrilho que vai ligar a última estação da CPTM aos três terminais do aeroporto de Guarulhos (em São Paulo), e temos o projeto de lei que vai viabilizar a concessão da linha 1 e linha 2 do metrô de Belo Horizonte.

Até o fim do primeiro semestre, havia uma perspectiva mais otimista com a economia. Agora, os indicadores preocupam. O cenário econômico não pode afetar o interesse de empresas em projetos com investimento tão intensivo?

Como a infraestrutura é algo de longo prazo, os investidores acabam vendo o potencial do negócio num cenário de muito longo prazo. Começam a ver a estabilidade regulatória, o potencial de crescimento do mercado, taxas internas de retorno. Não podemos esquecer que temos um excesso de liquidez. O Brasil tem potencial imenso.

Mas e quanto aos indicadores?

A inflação não é exclusividade brasileira, está acima do esperado no mundo inteiro. Uma parcela considerável da inflação brasileira é internacional. A outra, sim, é exclusividade brasileira, que é a questão de energia. Dependendo do que acontecer no Congresso nos próximos dias em relação ao espaço fiscal, o mercado vai entender que há um compromisso com a solvência. Vimos certo temor com relação à questão fiscal, mas o que estamos vendo no fim das contas é uma relação dívida/PIB decrescendo.

Temos 2022 e o receio de o governo abrir os cofres para gastar e promover eleitoralmente o presidente Jair Bolsonaro.

O governo não vai abrir os cofres de maneira irresponsável pela eleição do presidente. Isso está fora de questão.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 08/09/2021



MONEYTIMES

PETROBRAS INICIA PROCESSO DE VENDA DOS CAMPOS DE URUGUÁ E TAMBAÚ

Por Reuters

A Petrobras (PETR4) informou nesta quarta-feira que iniciou o processo de venda da totalidade de sua participação nos campos de Uruguá e Tambaú, pertencentes à concessão BS-500, localizada na Bacia de Santos, no Estado do Rio de Janeiro.

A produção dos campos foi de aproximadamente 5 mil barris de óleo por dia (bpd) e 918 mil m³/dia de gás, em 2020.

“Essa operação está alinhada à estratégia de otimização de portfólio, redução do endividamento e à melhoria de alocação do capital da companhia, passando a concentrar cada vez mais os seus recursos em ativos de classe mundial em águas profundas e ultra-profundas...”, afirmou.

A concessão BS-500 foi adquirida pela Petrobras na Rodada Zero da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Os campos estão situados na porção norte da Bacia de Santos, entre 140 e 160 km da costa do estado do Rio de Janeiro, em lâmina d’água que varia de 1.000 a 1.500 metros. A Petrobras detém 100% de participação em ambos.

Fonte: MoneyTimes
Data: 08/09/2021

CONTRATOS FUTUROS DE CARVÃO PERDEM FORÇA NA CHINA

Por Reuters



O carvão metalúrgico mais negociado para janeiro,, encerrou as negociações do dia com alta 0,3%, a 2.855 yuanes (441,78 dólares) a tonelada (Imagem: Pixabay/stafichukanatoly)

Os contratos futuros do carvão metalúrgico e do coque da China oscilaram entre ganhos e perdas nesta quarta-feira, depois que o regulador do mercado anunciou um aumento nas taxas de transação para contratos ativamente negociados.

A Bolsa de Commodity de Dalian, na China, divulgou na terça-feira um aviso sobre aumento nas taxas para os contratos outubro, novembro, dezembro e janeiro, a partir das negociações da noite de quarta-feira.

O carvão metalúrgico mais negociado para janeiro,, encerrou as negociações do dia com alta 0,3%, a 2.855 yuanes (441,78 dólares) a tonelada, após um avanço de 15,7% nos últimos cinco pregões.

O coque de janeiro subiu 0,8%, para 3.594 yuanes por tonelada, subindo pela oitava sessão, mas ficou abaixo do recorde registrado na terça-feira.

A oferta restrita de carvão metalúrgico na China, que proibiu o produto da Austrália e é afetada pela fraca produção das minas locais devido a restrições ambientais e de segurança, impulsionou a alta nos preços dos ingredientes siderúrgicos.

As preocupações com o fornecimento se intensificaram com as restrições da Covid-19 que prejudicaram os embarques de carvão da Mongólia.

“A forte demanda doméstica de carvão e a oferta mais restrita na China devem abrir caminho para mais importações para reabastecer os estoques”, disseram analistas do ANZ em nota.

O minério de ferro de Dalian para janeiro subiu 0,1%, para 747 yuanes (115,59 dólares) a tonelada, mas o contrato mais ativo de outubro do insumo de aço na Bolsa de Cingapura tinha queda acentuada de cerca de 4%.

Fonte: MoneyTimes
Data: 08/09/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS COLOCA À VENDA OS CAMPOS DE URUGUÁ E TAMBAÚ, NA BACIA DE SANTOS

Por epbr - 8 de setembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Mercado, Mercado offshore, Newsletter, Projetos

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A Petrobras anunciou nesta quarta (8/9) que colocou à venda os campos de Uruguá e Tambaú, em águas profundas da Bacia de Santos, dos quais detém 100% de participação. A venda inclui um gasoduto de 174 km de extensão que liga Uruguá até a plataforma fixa de Mexilhão (PMXL-1), em águas rasas de Santos.

— A Petrobras estima que existam 308 milhões e 6 milhões de barris de óleo in place em Tambaú e Uruguá, respectivamente

— A produção dos campos, no ano de 2020, foi de aproximadamente 5 mil barris/dia de óleo e 918 mil m³/dia de gás.

— A produção das áreas é feita por meio do FPSO Cidade de Santos, instalado em lâmina d'água de aproximadamente 1.300 metros.

— A capacidade de produção do navio-plataforma é de 25 mil barris de óleo e 10 milhões de metros cúbicos diários de gás natural.

— O gás natural é escoado até a PMXL-1, e de lá segue por outro gasoduto até a Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA), em operação em Caraguatatuba (SP).

— A transação também contempla a opção da celebração de contrato(s) de compra e venda de óleo e gás com a Petrobras, o que permitirá ao comprador a venda da sua produção.

O Brasil precisa aumentar rapidamente a sua capacidade de fornecimento de gás natural e ser capaz de despachar toda a sua potência de geração térmica para conseguir superar o gap de 5,5 GW estimados pelo ONS para os meses de outubro e novembro.

— A avaliação é de Gabriel Dufflis, analista líder para o Brasil na consultoria Wood Mackenzie, e faz parte de um relatório divulgado nesta quarta-feira (8/9).

— “Foi proposto um conjunto de medidas destinadas a aumentar as importações de eletricidade, gás natural e GNL para reduzir esta lacuna. É realmente importante compreender se os vizinhos têm a capacidade real de ajudar, uma vez que cada megawatt adicional conta”, comenta.

— Isso porque o Brasil não está sozinho na crise. Argentina e Chile também devem ter a produção de energia a partir da fonte hídrica reduzida, por conta da baixa dos reservatórios das hidrelétricas.

— Os analistas da Wood Mackenzie apontam que o balanço energético brasileiro será extremamente apertado e que é preciso entender os movimentos dos países vizinhos para ver se a conta fecha.

— “Os volumes totais dependerão da forma como a Argentina irá lidar com a falta de produção hidroelétrica. Se o país quiser honrar o seu acordo firme com os chilenos, exportará eletricidade gerada com base em óleo e gás ou fornecerá agora sinais de preços de gás para estimular a atividade de perfuração durante o verão”.

— Apontam ainda que a cotação do GNL no mercado spot global pode ser uma oportunidade para produtores bolivianos renegociarem melhores condições com players brasileiros.

Para o ex-diretor da Agência Nacional de Águas (ANA) e da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Jerson Kelman, o Brasil vai “passar raspando” sem racionamento de energia elétrica neste ano, mas pode sofrer apagões involuntários em horário de pico.

— Segundo Kelman, as medidas de gerenciamento de oferta e demanda estão corretas, mas a comunicação precisa ser reforçada, para ter a adesão da população.

— “Os reservatórios estarão muito baixos, ninguém vai dormir tranquilo até novembro. É uma situação preocupante”, disse. Estadão

Reajuste das contas de luz em debate. Nesta quarta (8/9), a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados realiza audiência pública para discutir o reajuste da energia elétrica.

— O deputado Léo de Brito (PT-AC), que propôs a audiência, afirma que, em meio à maior crise sanitária de sua história, a população brasileira subitamente toma conhecimento de uma nova ameaça – o risco de racionamento de energia elétrica.

— Para o deputado, as autoridades do setor elétrico se dizem surpreendidas pela gravidade da situação e apontam quadros de escassez hídrica como as responsáveis pelo colapso que se avizinha. Mas até pouco tempo, o governo garantia que a situação estava sob controle. Agência Câmara

Crise hídrica e combustíveis na pauta de 7 de setembro. Os discursos do presidente Jair Bolsonaro (sem partido) nos eventos de apoio ao seu governo no 7 de setembro acabaram gerando cobranças sobre a crise hídrica e o alto preço da gasolina e do GLP (gás de cozinha) no país.

As declarações de Bolsonaro seguirão como pauta nesta quarta-feira (8/9) em Brasília, quando a Câmara dos Deputados retoma os trabalhos. No Senado, os trabalhos foram suspensos pelo presidente Rodrigo Pacheco (DEM/MG).

— O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB), afirmou que “inflação, desemprego, apagão de energia, desmatamento da Amazônia, pandemia” deveriam ser os inimigos do presidente da República. “Mas Bolsonaro se engana: nossas cores e nosso país não têm dono. Iremos defender os brasileiros e a democracia que ele ataca”, afirmou.

— O deputado Baleia Rossi, presidente do MDB, afirmou que Bolsonaro parece tentar se desviar dos problemas reais do país: inflação de alimentos, combustíveis, crise fiscal, hídrica, desemprego e baixo crescimento. “É lamentável o presidente da República usar o Dia da Independência para afrontar os outros Poderes”.

— Para o vice-presidente da Câmara dos Deputados, Marcelo Ramos (PL/AM), os eventos do 7 de setembro foram um show do presidente da República. “Presidente, o que o senhor tem a dizer sobre 14,8 milhões de desempregados, 19 milhões com fome, gás acima de 100 reais, gasolina acima de 7, juros de dois dígitos e PIBinho?”, questionou.

Biodiesel reduzido. O governo federal decidiu reduzir a mistura de biodiesel no diesel para 10% (B10). É a quarta redução do ano, representando oito dos 12 meses em que estava previsto o B13.

— O Ministério de Minas e Energia (MME) reforçou que o prazo previsto para o fim dos leilões de biodiesel, em janeiro de 2022, está mantido.

— Segundo o CNPE, caberá à ANP publicar a resolução do novo modelo de comercialização direta em outubro.

— A medida desagradou produtores de biodiesel. A Frente do Biodiesel, liderada pelo deputado federal Pedro Lupion (DEM/PR), em “nota de repúdio” afirmou que “a nova porcentagem estabelecida pode resultar na redução de 102 mil postos de trabalho, perdas de R\$ 550 milhões na massa salarial, redução de R\$ 1,7 bilhões em massa salarial e R\$ 320 milhões em arrecadação de tributos e queda de R\$ 14 bilhões no PIB”.

Petróleo cai. O petróleo fechou a sessão dessa terça (7/9) em queda, após o anúncio da Aramco, um dia antes, de que vai reduzir o preço da commodity para a Ásia. Ainda pesou no recuo os dados fracos do mercado de trabalho dos EUA, divulgados na sexta.

— Os contratos para novembro do Brent terminaram o dia em queda de 0,53%, a US\$ 71,69 o barril, enquanto os contratos para outubro do WTI caíram 1,36%, a US\$ 68,35 o barril.

QAV sustentável. Chevron, Delta Air Lines e Google assinaram um memorando de entendimento para rastrear dados de emissões de combustível de aviação sustentável (SAF), usando tecnologia baseada em nuvem.

— A Chevron planeja produzir um lote de teste de SAF em sua Refinaria de El Segundo e vender o combustível para a Delta no Aeroporto Internacional de Los Angeles (LAX), um importante centro global da frota da companhia.

— Em paralelo, o Google pretende construir uma estrutura de dados para analisar com segurança os dados de emissões da Delta e da Chevron relacionados ao lote de teste SAF.

— Com a parceria, as empresas esperam criar um modelo comum e mais transparente para analisar potenciais reduções de emissões de gases de efeito estufa que possa ser adotado por organizações que consideram programas SAF.

— Em maio, a petroleira Total estreou o SAF produzido em sua biorrefinaria La Mède, no sul da França. Um A350, modelo da Airbus, da Air France-KLM decolou do aeroporto de Paris, Charles de Gaulle, com destino a Montreal, no Canadá, abastecido com 16% de SAF totalmente produzido no país.

— No Brasil, em relação ao QAV de origem fóssil, um mapeamento do governo concluiu que o mercado do combustível tem entraves tanto no refino, importação como em toda a cadeia de distribuição do setor.

— Em outra frente, o governo federal prepara uma agenda, por meio das agências reguladoras, para mudar as regras do setor e facilitar a entrada do JET-A, combustível ainda não usado no país.

— Recentemente, a Procuradoria Federal Especializada junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (ProCade) sugeriu o arquivamento de um processo que está no órgão desde 2014 que pede a sanção por práticas anticoncorrenciais no mercado de querosene de aviação no aeroporto de Guarulhos contra Air BP, BR e Raízen.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 08/09/2021

GOVERNO REDUZ PELA 4A VEZ MISTURA OBRIGATÓRIA DE BIODIESEL PARA B10

Novamente, preço do óleo de soja foi fator determinante para redução
Por Gustavo Gaudarde - 6 de setembro de 2021 - Em Biocombustíveis, Combustíveis



Reunião do CNPE nesta segunda (6) define redução da mistura de biodiesel para 10% e reafirma calendário para fim dos leilões (foto por MME)

O governo federal decidiu reduzir a mistura de biodiesel no diesel para 10% (B10). Com a decisão tomada nesta segunda (6), será a quarta redução do ano, representando oito dos 12 meses em que estava previsto o B13.

A decisão foi tomada pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), órgão que reúne o Ministério de Minas e Energia (MME), diversos ministérios, incluindo a Casa Civil da Presidência da República.

A decisão é válida para o 82^a leilão de biodiesel (L82), para abastecimento ao mercado em novembro e dezembro. O B13, previsto para 2021, vigorou apenas no leilão para atendimento aos meses de março e abril. De maio a agosto, o governo reduziu para 10%; em setembro e outubro a mistura subiu para 12% (B12).

“Todavia, verifica-se durante o ano de 2021 que o mercado mundial continua com forte demanda pela soja, elevando o preço da commodity no cenário internacional. No mercado doméstico, o preço da soja é também impulsionado pela desvalorização da moeda brasileira frente ao dólar”, diz o CNPE, em nota.

O governo afirma também que a medida foi tomada porque 71% do biodiesel brasileiro é feito de óleo de soja e que a medida é temporária.

“Verifica-se a necessidade de adoção de medida temporária de redução do teor de biodiesel devido à potenciais impactos para o consumidor brasileiro e reflexos em inúmeros setores (transporte público e de mercadorias) e atividades (agrícola e geração de energia, por exemplo)”, diz.

A decisão é “o maior retrocesso já aplicado à Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), que estabelecia em lei a aplicação de B13 desde março. A ser adotada em novembro e dezembro deste ano, a medida penaliza fortemente o setor, que a considera injustificada sob qualquer ponto de vista”, afirma a Aprobio, uma das associações que representa o setor.

“A redução do percentual também não se justifica porque a soja nos últimos dias tem sofrido redução de preço e a tendência é baixar ainda mais diante da possível antecipação da produção do Mato Grosso. Além disso, o preço do óleo de soja, nossa principal matéria prima, também está em queda no mercado internacional”, afirma a Ubrabio, que também representa produtores.

Parlamentares tentaram evitar a medida. A Frente do Biodiesel, liderada pelo deputado federal Pedro Lupion (DEM/PR) se reuniu com os ministros Tereza Cristina (Agricultura e Pecuária), Bento Albuquerque (Minas e Energia), Joaquim Álvaro Leite (Meio Ambiente) e Tarcísio de Freitas (Infraestrutura) ao longo da semana passada.

“É importante que as principais entidades sejam ouvidas pelos nossos ministros, para que o governo compreenda o impacto que uma decisão como essa pode causar ao setor produtivo, principalmente o agropecuário”, disse Lupion, antes da decisão desta segunda (6).

Os agentes foram havia sido avisa dos que o governo pretendia reduzir o mandato.

Em “nota de repúdio” publicada hoje, Lupion afirma que “a nova porcentagem estabelecida pode resultar na redução de 102 mil postos de trabalho, perdas de R\$ 550 milhões na massa salarial, redução de R\$ 1,7 bilhões em massa salarial e R\$ 320 milhões em arrecadação de tributos e queda de R\$ 14 bilhões no PIB”.

“Ou seja, prejuízo amplo na cadeia produtiva que emprega mais de 1,5 milhão de pessoas e que já investiu mais de R\$ 9 bilhões no país”, diz.

“A medida afasta o país dos compromissos de descarbonização e gera elevada insegurança ao mercado quanto aos compromissos de gestão com uma política de estado”, afirma a Aprobio.

Leilão de biodiesel perto do fim

Em medida que desagrada os produtores de biodiesel é o fim dos leilões regulados pela ANP. O Ministério de Minas e Energia (MME) reforçou que o prazo previsto para a transição, em janeiro de 2022, está mantido.

Segundo o CNPE, caberá a ANP publicar a resolução do novo modelo de comercialização direta em outubro.

A proposta prevê um limite mínimo de comercialização de 2 mil m³ de combustíveis para definir quais empresas serão obrigadas a vender e comprar biodiesel para atendimento a mistura obrigatória.

Pelo cronograma atual do CNPE, apesar das mudanças constantes de 2020 para cá, a previsão é de entrada em vigor do B14 em 2022 e do B15 em 2023.

Em agosto, o Comitê Nacional de Secretários da Fazenda (Comsefaz) se posicionou contra o prazo de janeiro de 2022, alegando que não teria tempo hábil para alterar a cobrança de ICMS nos estados sobre a comercialização de biodiesel.

O MME negou a extensão de prazo; afirma que houve tempo suficiente para a adequação, que vem sendo discutida desde 2020.

“A proposta visa tornar o modelo mais aderente ao novo cenário downstream, mais aberto e mais dinâmico, permitindo, entre outros aspectos, o estabelecimento de contratos de longo prazo, dando maior previsibilidade ao mercado e beneficiando produtores, distribuidores e consumidores”, diz o CNPE.

“A discussão segue por parte do governo de forma a cumprir prazo, mas sem perspectiva de solução para diversas questões, principalmente as tributárias. A APROBIO entende que essa condução é temerária em ambiente de tanta instabilidade e insegurança jurídica causada pela redução da mistura”, diz a associação.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 08/09/2021*

PROTEÇÃO AO CLIMA ESTÁ NO CENTRO DAS ESTRATÉGIAS DE NEGÓCIOS, DIZ DIRETORA DE SUSTENTABILIDADE DA VOLKSWAGEN

Recém-criada diretoria de Sustentabilidade tem como missão unificar a pauta sustentável da empresa e fortalecer os fatores ESG - Ambiental, Social e Governança na estratégia de negócios
Por Nayara Machado - 8 de setembro de 2021 - Em Biocombustíveis, Estratégia ESG



“Nosso compromisso é neutralizar as emissões de CO2 até 2050. Essa proteção do clima é o objetivo central da nossa estratégia de negócios”, diz Priscilla Cortezze, diretora de Sustentabilidade e Assuntos Corporativos da Volkswagen, em entrevista à ebr.

A recém-criada diretoria de Sustentabilidade tem como missão unificar a pauta sustentável da empresa e fortalecer os fatores ESG – Ambiental, Social e Governança na estratégia de negócios.

Mundialmente, o grupo alemão vai investir 14 bilhões de euros no programa Way to Zero, um pacote de medidas para acelerar a descarbonização da empresa e dos seus produtos, os carros.

“Temos um caminho muito grande para acelerar a transição para mobilidade sustentável, cuja eletrificação é um dos principais vetores, mas vai além”, conta Priscilla.

A estratégia passa também pela descarbonização da cadeia de suprimento e da produção nas fábricas — a meta é diminuir pela metade as emissões do CO2 por carro produzido nas fábricas no mundo todo até 2030.

Além de garantir fontes de energia limpa.

“Estamos fazendo a nossa parte, fazendo uma grande mudança da tecnologia dos automóveis, mas não adianta nada ter o carro elétrico se o automóvel não é carregado com energia limpa e sustentável”, destaca.

“Essa transição energética tem que ocorrer junto com a evolução dos nossos carros”.

Os planos vêm na esteira da mobilização de empresas e governos para alcançar emissões líquidas zero até 2050 e alcançar o objetivo do Acordo de Paris de limitar o aquecimento do planeta a 1,5°C até o fim do século.

São também uma sinalização de mudanças na governança da companhia, quem em 2015 protagonizou o escândalo de emissões que ficou conhecido como dieselgate.

“O dieselgate trouxe uma nova visão estratégica para a empresa. Tivemos que repensar todo o impacto econômico, social e de sustentabilidade, e reconquistar a confiança”, afirma a executiva.

A seguir, os principais pontos da entrevista:

Eletrificação acelerada na Europa e etanol no Brasil

Parte da estratégia de descarbonização da Volkswagen, a eletrificação acelerada deve acontecer com mais força na Europa.

A meta é que em 2030 mais de 70% dos carros vendidos pela companhia no continente sejam elétricos. Nos Estados Unidos e China, a meta para 2030 é de 40%.

Já em países emergentes, como o Brasil, a aceitação dos elétricos deve ser diferente e a estratégia é se adaptar.

“No Brasil, estamos completamente alinhados de que o etanol é uma estratégia complementar já existente. Por isso, a nossa estratégia é desenvolver tecnologias a partir do etanol como combustível além do que a gente tem hoje”, conta Priscilla.

Ela vê o momento como oportuno para o Brasil exportar a tecnologia como alternativa à eletrificação.

“A gente diz que o etanol tem a chance de deixar de ser uma jabuticaba e poder ser exportado para vários países, porque não é só o Brasil que vai ter o desafio de acelerar essa eletrificação da frota. Outros países também terão”.

Entre os desafios estão os investimentos necessários em infraestrutura de recarga, garantir que a matriz elétrica seja renovável, o custo dos veículos e a manutenção.

“Vamos ter uma frota diversificada no Brasil, com carros elétricos puros e, principalmente, carros movidos a biocombustível com tecnologia elétrica. Talvez não alcancemos essas mesmas porcentagens da Europa e Estados Unidos, mas a eletrificação da frota também vai acontecer no Brasil, só que por meio de tecnologias com o etanol”.

Segundo Priscilla, a Volkswagen não tem meta para o fim dos carros a combustão.

“É possível que eles deixem de ser vendidos nesses países mais rapidamente, mas vai depender muito de evolução. O que a gente tem como objetivo é descarbonizar. É ter tecnologias que nos levem a neutralizar as emissões até 2050. E o etanol entra como uma grande oportunidade”.

Desafio tecnológico

Recentemente, a montadora anunciou um Centro de P&D de Biocombustíveis no Brasil.

A proposta é pesquisar fronteiras do uso do etanol como modelo de eletrificação via célula a combustível, com foco também na exportação.

O centro ainda está em fase de estruturação e busca de parcerias com universidades e agências de fomento. Será conectado à fábrica na Anchieta (SP), e possivelmente São Carlos, onde são produzidos os motores.

“Ainda existe um desafio tecnológico [para a célula a etanol], porque tem que ser algo comprimido, pequeno, que possa se adequar ao carro”.

Priscilla explica que é importante que a tecnologia consiga se adequar aos modelos de veículos que já existem hoje e o Centro de P&D de Biocombustíveis tem essa premissa.

“Nós não vamos produzir um veículo especialmente para rodar com etanol. Temos que adaptar essa vanguarda de tecnologias ao que já temos hoje”, completa.

Acessibilidade

Tornar os elétricos acessíveis economicamente é um desafio, especialmente em países emergentes, onde o risco é que as tecnologias de baixo carbono fiquem restritas a uma pequena camada da população de alto poder aquisitivo.

“Essa é de fato uma grande preocupação, mas a gente faz uma comparação, por exemplo, com o mercado de telefonia. Quando os primeiros telefones celulares surgiram, eram telefones enormes, caríssimos, pouquíssimas pessoas tinham acesso ao telefone. O mesmo aconteceu com os computadores”, compara.

“À medida que a tecnologia foi evoluindo, o custo de geração de baterias e de processamento foi ficando cada vez mais barato, o ganho de escala foi trazendo o barateamento da tecnologia e ampliou o acesso”.

De acordo com Priscilla, a visão da companhia é de que, em alguns anos, os carros elétricos vão se beneficiar dessa escala de produção. E o esforço de produção para isso está acontecendo.

“Na Europa, por exemplo, o ADI3, um carro elétrico compacto equivalente ao Golf, tem o mesmo preço de um carro a diesel. Ou seja, ele já tem um preço competitivo”.

'Nosso cliente ainda está aprendendo sobre as emissões de CO2'

Em julho, a Volkswagen lançou a calculadora Abasteça Consciente, um aplicativo que compara o preço do etanol e da gasolina e mostra as emissões de CO2.

Em média, a emissão de CO2 do etanol versus a gasolina é quase 75% a 80% menor, na comparação 'do poço à roda'.

"No primeiro mês, tivemos 100 mil downloads. Ou seja, mesmo tendo o etanol como combustível há tantos anos no Brasil, nosso cliente ainda está aprendendo sobre as emissões de CO2 e o impacto que um combustível como o etanol pode trazer".

Governança

O dieselgate trouxe uma nova visão estratégica para a empresa.

"Eu diria que o grupo hoje é o mais bem preparado para essa transição para a mobilidade sustentável. Nós temos uma plataforma de veículos que já nasceram elétricos e isso tem uma relação com o dieselgate porque, naquele momento, a empresa teve que repensar todo o impacto econômico, social e de sustentabilidade, e reconquistar a confiança", diz.

A empresa também passou por um processo de monitoria do governo dos EUA e precisou fazer um esforço de compliance para se adequar às cobranças sociais mudanças.

"Hoje é um tema que acabou nos ensinando muito. Serviu para reconstruir todos os nossos padrões de governança. É uma outra empresa, um outra cultura".

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 08/09/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

COM LINHA FÉRREA, SETOR AGRÍCOLA TERIA CUSTO ATÉ 50% MENOR COM TRANSPORTE

Estudo da CNA leva em conta escoamento da produção de soja e milho

Por Eliane Oliveira



Com linha férrea, setor agrícola teria custo até 50% menor com transporte Foto: Michel Filho / Agência O Globo

BRASÍLIA - Com a perspectiva de aumento da safra e o impacto de condições adversas de produção, como a estiagem, o peso do transporte é fator ainda mais crucial para o setor agrícola, que se manteve com desempenho forte mesmo durante o auge da crise causada pela pandemia.

Estudo da Confederação Nacional da Agricultura (CNA) estima que, se houvesse trens disponíveis para levar commodities importantes, como milho e soja, dos estados produtores do Centro-Oeste aos portos e a outras regiões consumidoras, os custos com transportes seriam reduzidos entre 40% e 50%.

Esse percentual foi calculado a partir da simulação do milho que sai do Mato Grosso e viaja 2 mil km até o Nordeste pelas rodovias brasileiras. Se o produto saísse do estado pela BR-163,

passasse pela Ferrogrão — cujo processo preparatório para o leilão está suspenso na Justiça — pelo Rio Amazonas e seguisse para o Nordeste por cabotagem, os custos cairiam à metade.

— Enquanto um caminhão transporta 35 a 40 toneladas de soja e milho em rodovias por 1 mil, 2 mil quilômetros, um trem com 86 vagões carregaria o equivalente a 170 caminhões — ilustra Elisângela Pereira.

Além da Ferrogrão, cujos críticos alegam que atravessará áreas importantes de proteção ambiental, reserva indígena e com um impacto maior que outras alternativas em ferrovias, ela considera fundamentais outras duas ferrovias para atender a parte mais desassistida do Brasil e, ao mesmo tempo, grande região produtora de alimentos: as ferrovias de integração Oeste-Leste (Fiol) e Centro-Oeste (Fico), que alimentariam a Norte-Sul.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a malha ferroviária está concentrada em áreas com pouca demanda. Há 20 mil quilômetros operacionais e 10 mil ociosos. O órgão destaca que o Arco Norte (portos situados acima do Paralelo 16, abrangendo Norte e Nordeste) não é coberto por ferrovias e praticamente não há trilhos na região do Matopiba, formada por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

Caminhoneiro não perde

Frederico Favacho, sócio do escritório Santos Neto Advogados, aponta dois fatores positivos com a expansão da rede ferroviária. A primeira é que os caminhoneiros não vão perder:

—Ao contrário, entendo que este é um jogo de soma positiva, pois os caminhoneiros farão trajetos menores e, por isso mesmo, mais rentáveis, com menos desgastes dos veículos e menores gastos com diárias, alimentação, pedágios, entre outros.

O segundo fator seriam os ganhos ambientais com a redução das emissões de gases do efeito estufa.

Concorrência: Superintendência do Cade recomenda que união de Localiza e Unidas seja feita com restrições e venda de ativos

— O ganho ambiental é muito grande, na medida em que você substitui o tráfego rodoviário, o consumo de diesel e a emissão de gás carbônico, com a substituição de várias carretas pelo tráfego ferroviário, bem menos poluente — completa.

Segundo a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), o novo marco legal das ferrovias tem por objetivo reduzir a burocracia para a construção de novos trechos ferroviários.

“Obras como a Fiol, a Ferrogrão e a Fico são essenciais para este processo de modernização do setor produtivo do país. São obras fundamentais para equilibrar a matriz de transportes brasileira”, destacou a ANTT, em resposta ao GLOBO.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2021

FERROVIAS TRAVADAS: IMPASSE NA LEGISLAÇÃO AFETA O AGRONEGÓCIO, QUE COBRA NOVAS LINHAS 'PARA ONTEM'

Estados já criaram regras próprias, o que abre margem para conflitos
Por Bruno Rosa e Eliane Oliveira

RIO E BRASÍLIA - Para tentar resolver o nó do setor ferroviário, o governo apresentou na semana passada uma medida provisória com um novo marco legal para o segmento. O objetivo é destravar investimentos, já que um projeto de lei (PLS 261) que aborda o mesmo tema ainda aguarda votação no Senado. Em comum, a medida provisória e o projeto de lei permitem o regime

de autorização, no qual o investidor tem mais liberdade de atuação e que dispensa o leilão, como foi feito com o setor de portos.

A edição da MP irritou os senadores da Comissão de Assuntos Econômicos, já que o projeto de lei da Casa está em tramitação desde 2019. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, fez um acordo com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, para que o projeto seja logo votado. Só assim o governo desistiria da MP, que se não for aprovada pelo Congresso em 120 dias, vai caducar.



Ferrovia - gargalo para agronegócio Foto: Divulgação / Divulgação

Com a medida provisória do novo marco legal, o governo já contabiliza mais de dez pedidos para novas ferrovias. Os pleitos encaminhados ao governo preveem a construção de 3,3 mil quilômetros dentro do programa Pro Trilhos, criado pela MP.

A demora para avançar na criação de regras para o setor ferroviário, porém, levou alguns estados, como Pará e Mato Grosso a aprovarem leis próprias para permitir a construção de ferrovias a partir do modelo de autorização. Outros governos locais, como o de Minas Gerais, segundo especialistas, também pretendem aprovar legislação própria.

Na avaliação de especialistas, o país pode sair do atraso na adoção de um regime mais apropriado para o setor a um conflito entre legislação federal e locais, o que abre margem para judicialização e mais atrasos em investimentos.

Escoamento de safra

Caso esse prognóstico se confirme, o mais afetado é o agronegócio, que vê risco de gargalo logístico sem novos meios de transporte férreo. Na última década, o agronegócio se beneficiou com grandes investimentos de portos, que pararam de ter filas quilométricas de caminhões com soja ou milho. Mas agora, a demanda é entre o campo e o porto, em meio à expectativa de crescimento da safra brasileira.

A assessora técnica da Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Elisângela Pereira, evita fazer previsões sobre como será o escoamento da produção agrícola no Brasil nos próximos cinco ou dez anos. Ela afirma que o agro precisa de ferrovias “para ontem”.

—Estamos no limite, em razão dos altos custos de transporte e da conjuntura econômica — ressaltou.

Em 2020, foram transportadas 69,7 milhões de toneladas de produtos agrícolas pelas ferrovias brasileiras.

Para especialistas, diante da incerteza e da confusão de regras, o novo marco não deve impulsionar a construção de longos trechos de ferrovias nem acelerar projetos polêmicos que já estão previstos pelo governo federal nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Estas obras teriam potencial de impulsionar o agronegócio brasileiro.

Entre as críticas ao novo marco legal ter sido feito por medida provisória, analistas dizem que a MP não trata de pontos previstos no projeto de lei que aguarda votação no Senado, como a exigência de um projeto de engenharia avançada para aprovar novas ferrovias e os critérios de distribuição de investimentos para estados que vêm perdendo linhas férreas.

Relação com estados

Segundo um investidor, que pediu para não ser citado, a medida provisória não traz uma lógica econômica para os projetos. Sem a aprovação do projeto de lei, haveria risco de repetir o cenário visto na Ferrogrão, entre Mato Grosso do Sul e Pará, que vem sendo contestada pelo Tribunal de Contas da União e pelo Ministério Público. Os dois pedem estudos de viabilidade econômica.

Eles avaliam que a MP deve estimular projetos menores, envolvendo empresas donas da carga ou de portos.

— A MP e o PL foram propostas pouco discutidas. O regime de autorização deve e pode destravar investimentos, mas é necessário um esclarecimento maior em relação à necessidade de aprimorar o planejamento atual das malha ferroviária, como os dois modelos vão conviver e também como ficará a relação entre governo federal e estados. A MP centraliza novamente o poder de planejamento e de políticas do setor — avalia Cláudio Frischtak, sócio da consultoria Inter B.

Segundo Marcos Ganut, diretor de Infraestrutura da Alvarez & Marsal, o setor ferroviário sempre andou de lado no planejamento do governo:

—A MP vai fomentar a conversa entre governo federal e estados. Vários estados estão criando suas leis e tudo precisa estar coordenado de forma que a competição não gere desequilíbrio regulatório, o que pode afugentar investidores.

Investimentos: Empresas que negociam bitcoin e outras criptomoedas buscam fãs de esportes para expandir base de investidores

Marcos Ludwig, sócio de infraestrutura da Veirano, acredita que o governo se inspirou no movimento que foi feito com os portos, setor que hoje convive com modelo de concessão e autorização:

— A autorização pode trazer mais investimentos, já que a iniciativa privada pode propor projetos além dos planejados pelo governo federal. Mas haverá uma necessidade de adaptação regulatória. É preciso ainda, a depender da aprovação do Congresso, esperar pelas regulamentações. Como base de comparação, o do saneamento vai levar dois anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2021

PROCURA POR GERADORES DE ENERGIA DISPARA 70% E, NO NORDESTE, PAINEL SOLAR VENDE 'QUE NEM PAMONHA'

Alta na conta de luz e medo de racionamento leva empresas e consumidores a buscarem plano B
Por Bruno Rosa e Carolina Nalin



Painéis de energia solar Foto: Reprodução

RIO - O medo de que o país enfrente um racionamento de energia e a disparada na conta de luz fizeram consumidores e empresas correrem para comprar geradores de eletricidade e painéis solares. Fabricantes registram alta de até 70% nas vendas, tiveram que reforçar os estoques e preveem uma longa temporada de faturamento elevado.

No Nordeste, a busca é tão grande que uma empresa de painéis solares vende seus equipamentos em caminhões que circulam pelas ruas anunciando o produto "que nem pamonha".

Não é só falta de chuva: Entenda como o Brasil está, de novo, à beira de um racionamento

Na semana passada, o governo anunciou a criação da bandeira tarifária de Escassez Hídrica, uma sobretaxa de R\$ 14,20 a cada cem quilowatts-hora consumidos que será aplicada na conta de luz até abril do ano que vem. Com isso, só em setembro, a tarifa residencial de energia deve ter alta de até 8%.

Saiba mais sobre as opções para comprar geradores e painéis solares na reportagem completa, exclusiva para assinantes do Globo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2021

GOVERNO VÊ GASTO MENOR COM SERVIDOR E INSS EM 2022

Despesas recuarão graças a congelamento de salários do funcionalismo e reforma da Previdência
Por Manoel Ventura



O secretário especial de Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia, Bruno Funchal Foto: Washington Costa / Ministério da Economia

BRASÍLIA - O governo federal planeja terminar 2022 gastando menos com servidores públicos e com um crescimento menor dos gastos da Previdência Social. Essas são as duas maiores rubricas do Orçamento federal. Segurar esses gastos fará as despesas totais, como proporção do Produto Interno Bruto (PIB), serem menores em 2022 do que em 2019, considerado o Orçamento do ano que vem, enviado ao Congresso no último dia 31.

Dados do Ministério da Economia mostram que o gasto com pessoal terá uma queda real (descontada a inflação) de 0,9% ao ano entre 2019 e 2022. Entre 2016 e 2018, houve aumento real de 4% ao ano.

— A reforma da Previdência desacelerou o crescimento da maior despesa obrigatória do Orçamento. E uma lei complementar aprovada no ano passado congelou os salários, sendo um dos elementos que fizeram a despesa com pessoal em termos reais cair — disse o secretário de Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia, Bruno Funchal.

Uma mudança na Lei de Responsabilidade Fiscal também proibiu a concessão de aumentos que ultrapassem a gestão do governante que concedeu o reajuste. Com isso, o gasto com pessoal cairá 3,7% entre 2018 e 2022, considerando a proposta orçamentária.

Viu isso? Cargos já extintos ou em vias de extinção custam R\$ 8 bi por ano ao governo. Lista inclui afinador de instrumento e chaveiro

Fila da aposentadoria

O ajuste no funcionalismo, porém, foi nas carreiras civis. Militares das Forças Armadas, que tiveram reestruturação de carreira na reforma da Previdência, continuam tendo aumento com os adicionais de disponibilidade militar e habilitação, ajuda de custo e soldo, que devem custar mais R\$ 9,37 bilhões no total.

A reforma previdenciária, aprovada em 2019, fez os gastos com aposentadorias crescerem em um ritmo menor. Depois de aumentaram 4% ao ano entre 2016 e 2018, esses gastos agora sobem 2,2%. A tendência é de desaceleração, já que a reforma tem um impacto maior no longo prazo.

O Ministério da Economia nega que a fila do INSS, com mais de um milhão de pessoas à espera da aposentadoria, tenha influenciado, sob a justificativa de que ela não cresceu em relação a outros períodos.

A preocupação com o aspecto fiscal se deve ao temor crescente de uma solução que tire os precatórios ou o chamado Auxílio Brasil do teto de gastos, regra que limita o crescimento das despesas da União à inflação do ano anterior.

Isso resultou em turbulência nos mercados e aumento de juros de longo prazo. Com um gasto previsto de R\$ 89,1 bilhões em 2022 (alta de 62%), os precatórios se tornaram a terceira maior despesa federal.

— A incerteza é em relação a como resolver o precatório. Porque a solução do precatório é o que vai impactar na solução para o Auxílio Brasil. Sempre fica a incerteza do pior cenário, que é tirar o Auxílio Brasil do teto. Esse é o pior cenário. Aí é acabar com o teto, esse é o medo. O medo é como isso vai ser resolvido. A gente tem que evitar fragilizar a regra fiscal — disse Funchal.

Para o secretário, a justificativa para aumentar o Bolsa Família, mas falta espaço no Orçamento.

— Justificativa para aumentar o Auxílio Brasil tem, não tem espaço no orçamento. Uma boa parte do orçamento foi dedicada ao precatório.

O governo prevê um déficit de R\$ 49 bilhões nas contas públicas em 2022, mas pode ser superávit. Isso se ocorrer a privatização da Eletrobras, que pode render R\$ 23 bilhões aos cofres públicos, e se o empoçamento de despesas (quando um gasto é autorizado, mas não é feito) chegar a R\$ 25 bilhões. Esses números não levam em conta um eventual impacto da reforma do Imposto de Renda.

Funchal nega que o governo poderia ter previsto o crescimento dos precatórios, como alegam parte dos especialistas:

— É só olhar os fatos. Dizer que a gente foi surpreendido é dizer que existe um padrão que foi ignorado. Isso não aconteceu. A média do que a gente gastava com os estados era R\$ 1 bilhão por ano, subiu para R\$ 17 bilhões no próximo ano. O tempo médio de processo saiu de 13 anos em 2021 para 7 anos em 2022. A quantidade de processos saiu 160 mil para 264 mil de um ano para outro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO FEDERAL PREVÊ CONEXÃO ENTRE CPTM E AEROPORTO DE GUARULHOS ATÉ 2024

Termo aditivo assinado nesta quarta-feira projeta 24 meses de obra; falta de ligação de estação de trem com terminais é criticada desde inauguração

Por Priscila Mengue e Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

O termo aditivo para a implantação de um transporte ferroviário que ligará o Aeroporto de Cumbica com a estação Aeroporto-Guarulhos da CPTM, na região metropolitana de São Paulo, foi assinado na manhã desta quarta-feira, 8. As obras terão duração de 24 meses, com início previsto para janeiro, segundo o Ministério de Infraestrutura.

O documento foi assinado em conjunto com a concessionária GRU Airport, que será responsável pela construção e operação do chamado "Automated People Mover" (APM). A ligação será feita

por um aeromóvel, tecnologia gaúcha de transporte automatizado que opera em Porto Alegre, na ligação do Aeroporto Salgado Filho com uma estação de trem urbano (o chamado Trensurb).



INVESTIMENTO	EXTENSÃO	NÚMERO DE PARADAS	TEMPO DE DESLOCAMENTO	QUANTIDADE DE TRENS	CAPACIDADE DE TRANSPORTE
R\$ 271,7 MILHÕES	2,7 KM	4 (CPTM, T1, T2, E T3)	6 min (CPTM ATÉ T3)	3 VEÍCULOS	2.000 PASSAGEIROS*

Prevista para a Copa do Mundo de 2014, a estação de trem foi inaugurada em 2018 em meio a críticas por não ter uma ligação direta com o aeroporto. O acesso até os terminais é feito por uma linha circular de ônibus e leva cerca de 10 minutos, sem contar o tempo de espera.

Segundo o ministério, as obras terão custo previsto de R\$ 271,7 milhões, mas o valor será abatido da outorga anual paga pela concessionária ao governo, como foi anunciado em 2019. O novo sistema terá ligação com os três terminais do aeroporto, chegando a 2.731 metros de extensão. A operação ocorrerá com três veículos, com capacidade de transportar até 200 usuários por vez.

A estimativa é de atender até 2 mil pessoas por hora, com tempo de viagem, baldeação e espera estimado em 6 minutos. Ainda segundo o governo, os veículos incluirão espaço para acomodar bagagens e terão sistema de internet wi-fi.

No aeromóvel, os veículos ficam em uma via elevada sustentada por vigas e pilares pré-fabricados, semelhante à estrutura do monorail. O transporte é de propulsão pneumática, em que o ar é pressurizado por ventiladores elétricos dispostos em um duto, que, por sua vez, impulsiona o movimento das rodas de aço sobre os trilhos.

O evento de assinatura faz parte do “Setembro Ferroviário”, que envolve outras solenidades voltadas à autorização de construção de novas linhas férreas. A presença do presidente Jair Bolsonaro chegou a ser anunciada, inclusive com a abertura de credenciamento para jornalistas

na semana passada, mas a participação foi suspensa por motivo não informado. O secretário-executivo do Ministério de Infraestrutura, Marcelo Sampaio, foi o designado a assinar o termo.

Governo federal prevê conexão entre CPTM e Aeroporto de Guarulhos até 2024
Foto: Tiago Queiroz/Estadão



Em rede social, o secretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo, Alexandre Baldy, chegou a apontar que as obras levarão 18 meses, porém a duração

divulgada oficialmente pelo governo federal e a concessionária responsável é de 24 meses.

Em agosto, a CPTM assinou o contrato de extensão da Linha 13-Jade (que hoje inclui as estações Aeroporto-Guarulhos, Guarulhos-Cecap, Engenheiro Goulart, Tatuapé, Brás e Luz) até a Barra Funda, no centro expandido. Com valor de R\$ 158 milhões, a obra tem duração estimada de 36 meses.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/09/2021

VALE MANTÉM AÇÃO JUDICIAL E RESISTE EM DEVOLVER R\$ 500 MILHÕES DE USINA PARADA POR LAMA DA SAMARCO

Hidrelétrica, que pertence a consórcio formado pela mineradora e pela Cemig, não funciona desde 2015, mas a companhia continua recebendo pela energia que não entrega

Por André Borges , O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Depois de sinalizar que iria dar fim a uma disputa judicial que trava com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a mineradora Vale decidiu manter a briga na Justiça, além da cobrança mensal de uma hidrelétrica de sua propriedade que não entrega energia desde 2015.

A Vale já recebeu mais de R\$ 500 milhões desde novembro de 2015, por uma geração de energia que nunca entregou a partir das turbinas de sua hidrelétrica Risoleta Neves, na região de Mariana (MG), porque a usina foi destruída pela lama da tragédia da Samarco, que tem a própria Vale como sócia.



Reservatório da usina hidrelétrica Risoleta Neves, em Santa Cruz do Escalvado (MG). Foto: Bruno Ribeiro/Estadão - 29/11/2015

A situação causa revolta em todo o setor elétrico, porque os pagamentos têm sido feitos mensalmente desde então, e são compartilhados entre os donos de todas as demais hidrelétricas do País, além dos consumidores de energia.

Em maio, após essa situação ser denunciada em reportagem pelo Estadão, a Vale se reuniu com representantes da Aneel e da Câmara dos Deputados.

A empresa, que tinha sido convocada para prestar esclarecimentos sobre o assunto no Congresso, conseguiu suspender a audiência, sob o argumento de que iria desistir do processo judicial que move para continuar a receber os pagamentos por uma energia que não produz. Além disso, a empresa também se dispôs a devolver todo o montante recebido.

Na ocasião, o acordo foi celebrado pelo diretor-geral da Aneel, André Pepitone, que participou do encontro com a empresa. “Tratamos de uma proposta de acordo formulada pela Vale no processo judicial. A Aneel vê isso com entusiasmo, pois conseguimos eliminar mais uma judicialização no setor”, disse Pepitone à reportagem, na ocasião.

Ocorre que o processo está mais vivo do que nunca e já tem data para voltar a julgamento. O caso chegou ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) e está pautado para ser definido no dia 15 de setembro. Em outubro de 2020, o presidente do STJ, ministro Humberto Martins, que é relator do caso, chegou a rejeitar um recurso da Aneel que questiona os pagamentos à empresa e manteve os repasses requeridos pela Vale. A Aneel recorreu novamente e o caso está em discussão na Corte Especial, que reúne 15 ministros.

Além de o processo estar em andamento, a Vale também segue recebendo valores mensais, mesmo após o entendimento alinhado com a Aneel e parlamentares em maio.

A Advocacia-Geral da União (AGU) já se manifestou no processo como assistente da Aneel, apontando “grave lesão à ordem econômica, jurídica e institucional, concernente ao setor elétrico brasileiro”, mas nada demove a empresa.

Procurada pela reportagem, a Aneel não quis comentar o assunto. A Vale declarou, por meio de nota, que “as discussões com representantes da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) sobre a situação da Usina Hidrelétrica (UHE) Risoleta Neves estão avançadas e as tratativas ainda serão objeto de aprovação entre as partes”. “A Vale reafirma seu compromisso com a manutenção da integridade do sistema nacional de energia.”

Um termo de compromisso chegou a ser apresentado pela Vale à Aneel e à Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), que faz os acertos financeiros do setor, mas a proposta foi vista como mais uma forma de retirar ou aliviar as responsabilidades financeiras da Vale sobre o caso. Por causa disso, não há acordo.

Hidrelétrica parou de funcionar em 2015

A hidrelétrica Risoleta Neves pertence ao consórcio Candonga, do qual a Vale é dona de 77,5% e a Cemig, de 22,5%. A usina parou de funcionar em novembro de 2015, quando a Samarco protagonizou uma das maiores tragédias ambientais do planeta.

A hidrelétrica ficava no caminho da barragem do Fundão, que rompeu e causou a morte de 19 pessoas, com o lançamento de milhares de toneladas de rejeito de minério de ferro sobre a floresta e o Rio Doce. A lama varreu 40 municípios, até chegar ao Atlântico, no litoral do Espírito Santo.

A paralisação total da hidrelétrica levou a Aneel, naturalmente, a pedir a suspensão dos pagamentos para a usina Risoleta Neves, já que esta não poderia gerar mais energia. A Vale, no entanto, não só recorreu do processo administrativo da agência, como entrou na Justiça e conseguiu uma decisão que mantém, até hoje, o pagamento ao consórcio Candonga, para que continue a receber normalmente, por meio de repasses feitos por um mecanismo contábil do setor elétrico que é compartilhado por todas as hidrelétricas do País.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/09/2021

INDÚSTRIA LANÇA 'TINDER' DO GÁS NATURAL PARA APROXIMAR VENDEDORES E COMPRADORES

Medida é tentativa de acelerar a abertura do mercado e viabilizar os primeiros consumidores livres do setor a partir de 2022

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Em uma tentativa de acelerar a abertura do mercado de gás natural, a indústria eletrointensiva decidiu lançar uma chamada pública para aproximar consumidores e vendedores do insumo e viabilizar os primeiros consumidores livres do setor a partir de 2022. “É quase como um Tinder”, define o presidente da Associação Brasileira de Grandes Consumidores de Energia (Abrace), Paulo Pedrosa, em alusão ao famoso aplicativo de relacionamentos.

A Abrace vai coordenar os “encontros” entre consumidores e vendedores, mas não atuará como comercializadora nem vai adquirir gás em nome das empresas que representa. O “match” dependerá unicamente de acordos bilaterais entre proponentes e compradores.

O edital da chamada pública será divulgado nesta quarta-feira, 8, com etapas para cadastro, envio de informações, análise de propostas e encaminhamento delas ao possível comprador. A participação não vincula nenhuma das partes nem gera direitos ou compromissos, e as informações serão confidenciais.

O gás natural é um combustível fóssil normalmente encontrado em camadas profundas do subsolo, dissolvido ou não ao petróleo. Ele é extraído por meio de perfurações, tanto em terra quanto no mar. No Brasil, a maior parte da produção é associada ao petróleo.



Gasoduto em Macaé (RJ): indústria é a principal consumidora de gás natural no Brasil. Foto: Jussara Peruzzi/Agência Petrobrás

A grande consumidora de gás natural no País é a indústria. As fábricas utilizam o gás como combustível para fornecimento de calor e geração de eletricidade, mas também como matéria-prima nos setores químico e petroquímico, principalmente para a produção de metanol e fertilizantes. É usado ainda como redutor

siderúrgico na fabricação de aço.

A demanda da indústria é de 6 milhões de metros cúbicos de gás por dia, ou 10% do consumo médio nacional fora de situações como a atual crise hídrica - que aumenta a demanda devido ao acionamento de todas as usinas termoeletricas. De acordo com Pedrosa, o edital segue as boas práticas das leis de defesa da concorrência, tudo para evitar que a iniciativa seja caracterizada como um cartel de compradores.

“A ideia é permitir que compradores e vendedores se aproximem para conversar. Vamos dizer quem quer gás, onde fica e de quanto precisa. E vamos deixar que alguém se apresente para oferecer”, afirmou Pedrosa. “A ideia é que esse movimento ajude a encontrar soluções e também identifique barreiras que possam ser removidas.”

O novo marco de gás natural entrou em vigor em abril deste ano, após longa tramitação no Congresso. O texto deu diretrizes para que Estados possam aumentar a competitividade, desverticalizar a cadeia e facilitar a ampliação da rede de gasodutos.

A maioria dos Estados já regulamentou a figura do consumidor livre - ou seja, dos grandes consumidores que podem comprar gás diretamente de produtores. Porém, até agora, nenhum contrato desse tipo foi firmado e todo o setor é atendido pelas distribuidoras, que adquirem e entregam o gás e repassam os custos da molécula e do transporte aos clientes.

Entre os proponentes que poderão ofertar gás para a indústria de forma direta estão as produtoras de petróleo de grande e pequeno porte, importadores de gás da Bolívia ou de outros países, comercializadores e até transportadoras, por meio de caminhões. No ranking regulatório do gás natural da Abrace, os Estados com a melhor colocação são Bahia, São Paulo, Amazonas, Espírito Santo e Minas Gerais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/09/2021

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MINÉRIO DE FERRO CAI 4,2% NA CHINA E TEM MENOR PREÇO EM DEZ MESES

Commodity foi negociada a US\$ 132,19 a tonelada no porto de Qingdao
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Depois do fôlego no mercado à vista na terça-feira, os preços do minério de ferro voltaram a recuar, diante da liquidez reduzida nos portos chineses e da queda na produção de aço na China, e renovaram a mínima do ano.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou a quarta-feira com desvalorização de 4,2% no porto de Qingdao, para US\$ 132,19 a tonelada, o menor preço desde 1º de dezembro.

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço acumula perdas de 14% em setembro e de 17,6% em 2021.



— Foto: Rich Press/Bloomberg

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados com vencimento em janeiro encerraram a sessão diurna praticamente estáveis, com alta de 0,1%, a 747 yuans por tonelada.

De acordo com a consultoria Mysteel, as importações de minério de ferro da China no acumulado de 2021 até agosto recuaram 1,7%, para cerca de 746,5 milhões de toneladas, indicando ligeira aceleração na queda — até julho, a retração

acumulada era de 1,5% —, considerando-se os dados da Administração-Geral de Alfândega da China (GACC, na sigla em inglês) até 7 de setembro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2021

FT: CADEIAS PRODUTIVAS SOB PRESSÃO: PRIMEIRO OS CARROS, AGORA CADEIRAS E CRISTALEIRAS

Por Valentina Romei, Martin Arnold e Davide Ghiglione — Financial Times, de Londres, Frankfurt e Roma



Foto : Alessia Pierdomenico/Bloomberg

Phillipe Moreau precisou recorrer à criatividade para manter as linhas de produção da Temahome em operação, depois de a falta de madeira, resina e aço ter deixado metade dos 600 itens do catálogo da fabricante de móveis fora de estoque.

“Ficamos jogando [com o que tínhamos]”, disse o executivo-chefe da fabricante francesa de mesas, prateleiras e racks de madeira. “Se não havia painéis pretos disponíveis, trocávamos pelos de

carvalho ou por brancos.”

Ao redor do mundo, fabricantes de quase tudo, desde cristaleiras até carros e computadores, ainda sofrem com o aperto logístico que desestabilizou o fornecimento de insumos essenciais, colocando em risco a retomada econômica pós-pandemia e empurrando a inflação para cima.

Na Europa, essa escassez, somada à alta na demanda dos consumidores trazida pela reabertura das economias, levou a inflação a seu maior patamar em dez anos — um fator que pode levar o Banco Central Europeu (BCE) a reduzir nesta semana seu programa de estímulos de 1,85 trilhão de euros para enfrentar a pandemia.

Os móveis, o último setor a sentir o baque nas cadeias de produção, exemplifica bem os problemas como um todo. Mesmo gigantes, como a Ikea, foram afetadas. A fabricante sueca de

móveis desmontados informou que “não pode prever” quando o abastecimento normal será retomado, porque há uma “tempestade perfeita de problemas”, que inclui até a falta de motoristas de caminhão no Reino Unido.

“Não temos a ingenuidade de achar que isso vai estar solucionado nas próximas semanas ou mesmo meses”, disse Henrik Elm, gerente de abastecimento global da Ikea, sobre os problemas.

Um recorde de um terço dos fabricantes de móveis da União Europeia (UE) informou ter sofrido de falta de abastecimento, segundo pesquisa trimestral feita pela Comissão Europeia. Na esfera mundial, boa parte do impacto vem dos altos custos do frete marítimo e dos atrasos nas entregas em razão do clima ruim e dos fechamentos de portos asiáticos importantes, em função da covid-19.

O transporte é um “pesadelo”, no qual mesmo “um parafuso ou algum pequeno componente da Ásia pode levar três meses” para chegar, disse Moreau, da Temahome, que também preside a associação setorial de fabricantes de móveis da França. “Tivemos 16 contêineres enviados para os EUA em junho e julho e eles ainda não haviam chegado em agosto. Os tempos de espera nos EUA dobraram.”

O custo do transporte foi às alturas. As tarifas entre a China e a Europa quase septuplicaram em relação a agosto de 2020, de acordo com a firma de dados Freightos.

Para driblar esse problema, a Ikea está transferindo parte do transporte para os trens. “Vamos usar o transporte ferroviário da China à Europa para liberar capacidade de contêineres que possamos usar para enviar mais aos EUA”, destacou a empresa.

Nos EUA, por sua vez, o abastecimento de madeira, normalmente transportada por caminhões pelos Estados do sul, foi interrompido pelo furacão Ida, que assolou a Costa do Golfo na semana passada.

Ainda assim, o preço mundial da madeira caiu pela metade desde o recorde atingido em maio, embora continue acima dos níveis pré-pandemia. Outros setores têm menos sorte.

Quase metade dos produtores de borracha, maquinário e computadores da UE, e a maioria dos fabricantes de equipamentos elétricos no bloco, relatam algum problema de falta de abastecimento. Quase 60% das montadoras continuam afetadas.

Na Alemanha, onde a produção de carros está 30% abaixo do nível pré-pandemia, a Volkswagen planeja turnos adicionais para lidar com os pedidos em atraso. Mas novos surtos na Ásia da variante delta fecharam portos e instalações de produção de semicondutores no continente, atrapalhando esses planos. É um problema comum a todos no setor.

“Se você precisa receber mercadorias da Ásia, é difícil encontrar contêineres e isso, claramente, vem criando dificuldades”, disse Matteo Tiraboschi, vice-presidente executivo do Brembo Group, da Itália, que produz sistemas de freios automotivos. A empresa, contudo, é favorecida por ter alguns fornecedores locais, o que a coloca “em uma posição bastante privilegiada”.

Outros encontram dificuldade para atender a demanda. Uma pesquisa da DIHK com empresas alemãs revelou que 83% delas registraram aumento nos preços ou problemas na entrega de matérias-primas, de bens intermediários e de mercadorias em agosto.

Isso tem consequências econômicas mais amplas. A falta de insumos para empresas como a Temahome, que vende em 45 países, restringe as exportações e contém o crescimento da região do euro.

Ao mesmo tempo, a diferença entre as encomendas e a produção — que chegou a recorde em agosto, segundo a pesquisa IHS Markit do índice de gerentes de compra da (PMI, na sigla em inglês) da indústria da região do euro — aumenta as pressões inflacionárias.

Em julho, os preços dos produtores da região do euro tiveram alta anual de 12%, a maior desde que os registros começaram em 2001, enquanto os preços aos consumidores subiram 3% em agosto, o maior patamar em dez anos.

Quando os problemas serão solucionados continuam sendo uma questão em aberto. É algo que também varia de setor a setor.

A Volkswagen avalia que o abastecimento de chips de computador “continuará muito volátil e pressionado” ao longo do terceiro trimestre do ano.

No entanto, Ana Boata, chefe de análises macroeconômica da seguradora de crédito Euler Hermes, acredita que não haverá uma normalização plena até 2023, em decorrência dos dez anos de baixos investimentos do setor de transporte marítimo.

O executivo-chefe da APM Terminals, Morten Engelstoft, também alertou para o “círculo vicioso” criado pelo aumento na demanda e sinalizou que uma desaceleração no consumo seria necessária para que os grupos de transporte marítimo dessem conta da necessidade dos clientes.

Outros são mais otimistas. Giovanni Arvedi, fundador e presidente da siderúrgica italiana Arvedi Group, disse que o mercado de aço “teve um baque no início do ano [...] mas esse já não é mais o caso”, já que os altos-fornos fechados foram reativados.

A visão geral otimista é que a falta de insumos e de mão de obra se abrandará à medida que a demanda nas economias ocidentais se recuperar, levando a uma recuperação que “simplesmente será mais espalhada [...] ao longo de alguns trimestres, e não a uma recuperação como um todo mais fraca”, segundo Bert Colijn, economista da financeira ING.

Isso, aparentemente, foi corroborado na terça-feira, quando dados oficiais mostraram que a produção industrial da Alemanha subiu em julho pela primeira vez em quatro meses, apesar dos gargalos no abastecimento.

A visão mais pessimista sustenta que é muito cedo para conclusões — como também foi sinalizado na terça-feira pelos números fracos da pesquisa Zew sobre as expectativas das empresas.

“Continuam as incertezas a respeito de como a estabilidade das cadeias de produção globais e o enfrentamento à pandemia da covid-19 se desenvolverão, em especial na China, Europa e EUA”, disse, Andreas Möller, porta-voz da Trumpf, uma fabricante alemã de máquinas ferramentas e de tecnologia laser. “Ambos os fatores são o calcanhar de Aquiles de nossos negócios operacionais pelo mundo”.

*Colaborou Richard Milne, de Oslo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2021

MÉXICO VAI REFINANCIAR A DÍVIDA DA PETROLEIRA PEMEX APÓS RECEBER APOIO DO FMI

As dívidas da empresa atualmente estão em US\$ 115 bilhões

Por Bloomberg

O México iniciou um processo de refinanciamento da dívida da estatal Petroleos Mexicanos, depois que o país recebeu uma transferência de cerca de US\$ 12 bilhões do Fundo Monetário

Internacional. O presidente Andres Manuel Lopez Obrador disse, na segunda-feira, que o refinanciamento havia começado e reafirmou que deseja usar as reservas recém-emitidas do FMI para pagar dívidas, mas que não poderia fornecer mais detalhes. Seu porta-voz Jesus Ramirez confirmou à Bloomberg que a dívida da Pemex está sendo refinanciada.

AMLO, como o presidente é conhecido, priorizou o auxílio à Pemex, buscando reduzir os custos de empréstimos da empresa, a fim de liberar dinheiro para investir na exploração e produção. As dívidas da empresa atualmente estão em US\$ 115 bilhões.

"Não posso dizer muito, mas um processo de refinanciamento da dívida começou", disse o presidente em sua entrevista coletiva matinal. "Mas deixe-me apenas dizer que a Pemex não está ficando à deriva. É uma empresa da nação, do povo mexicano."



Pemex: as dívidas da empresa atualmente estão em US\$ 115 bilhões — Foto: Bloomberg

López Obrador vem conversando há semanas sobre uma renegociação das dívidas chamadas de direitos especiais de saque do FMI, ou SDRs na sigla em inglês, que são colocadas à disposição dos membros de acordo com sua participação no Fundo.

O banco central do país diz que o México só pode usar esses fundos, que foram emitidos no mês passado como parte dos esforços para ajudar os países em meio à pandemia, se comprá-los do banco que recebeu a transferência do FMI como reserva internacional.

Apoiar a estatal de energia Pemex e a Comissão Federal de Eletricidade tem sido plataforma central de López Obrador. Ele pretende levar o México a produzir petróleo suficiente para atender a demanda interna e fez uma petição por uma reforma constitucional para dar prioridade à empresa estatal de eletricidade sobre as empresas privadas.

"As taxas de juros que a Pemex paga são mais altas do que o governo paga por sua dívida soberana", disse AMLO. "Isso não pode acontecer. Como eles podem nos classificar como melhores do que a Pemex, se a Pemex pertence ao povo do México, assim como o governo? É isso que estamos tratando e resolvendo."

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/09/2021

ENAUTA INTERROMPE PRODUÇÃO EM POÇO NO CAMPO DE ATLANTA POR POSSÍVEL FALHA EM SISTEMA DE BOMBEIO

A produção média diária no Campo de Atlanta aumentou 54% em relação ao mês anterior, a 14,9 mil barris

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Foto : Campo de Atlanta, da petroleira Enauta — Foto: Reprodução

A Enauta anunciou nesta segunda-feira que paralisou no último domingo a produção de um dos poços no Campo de Atlanta, na Bacia de Santos (RJ), após uma possível falha no sistema de bombeio submarino.

“A companhia está avaliando as causas da interrupção e investigações preliminares indicam falha no sistema de bombeio submarino”, informa a empresa, em comunicado enviado para a Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

“Neste momento, o campo está operando por meio de dois poços, com produção média de cerca de 14 mil barris de óleo por dia”, diz a companhia. Eles esperam o retorno da produção no terceiro poço para o primeiro trimestre de 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2021

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

RISCOS A EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS AUMENTAM POR PRESSÃO AMBIENTAL

Por Fábio Pupo

O Ministério da Economia concluiu que a pressão ambiental exercida por parceiros comerciais deve afetar as exportações brasileiras nos próximos anos. Os primeiros impactos devem ser vistos no setor de ferro e aço.

As conclusões fazem parte das primeiras análises da equipe econômica sobre medidas anunciadas pela União Europeia há pouco mais de um mês para reduzir emissões de carbono também fora das fronteiras do bloco.

O mecanismo criado pelos líderes europeus institui uma taxa extra para a importação de bens que geram de forma intensiva gases do efeito estufa. Os produtos de ferro e aço estão entre eles.

A medida entraria em vigor em 2023, e as cobranças começariam após dois anos.

A União Europeia é responsável por mais de 90% das compras de laminados brasileiros de ferro e aço vendidos para fora, e os primeiros números analisados pelo governo indicam que quase US\$ 2 bilhões da exportação pode ser afetada, sendo o Brasil o oitavo país mais prejudicado pela medida dos europeus.

Apesar de verem um efeito localizado inicialmente, os técnicos entendem que as medidas da União Europeia podem ser ampliadas, já que o bloco europeu tende a incluir mais produtos na lista de restrições. Isso poderia atingir mais fortemente as exportações brasileiras, na visão da equipe.

Na avaliação do Ministério da Economia, potencializa os riscos o fato de o Brasil não impor a empresas instaladas em território nacional metas para redução de carbono nos moldes europeus ao mesmo tempo em que elas tendem a se popularizar nos próximos anos pelo mundo.

Isso porque as tarifas europeias vão incidir com menos intensidade sobre bens oriundos de países que precifiquem o carbono. Na visão dos técnicos, isso vai servir de incentivo para o aperfeiçoamento de práticas ambientais em outros países.

Os empresários do setor siderúrgico têm acompanhado as discussões com a CNI (Confederação Nacional da Indústria) e consideram que a medida poderá ter impactos nas exportações para a União Europeia, que já estabeleceu restrições para o aço por meio de salvaguardas e medidas antidumping.

O setor deve ser um dos principais afetados por ser, após os geradores de energia, o maior emissor industrial de dióxido de carbono no mundo.

O segmento é responsável por 7,9% do total de emissões diretas geradas por combustíveis fósseis, de acordo com a Associação Mundial do Aço —mais do que países inteiros como a Índia.

Tamanho volume de emissão está relacionado com os métodos empregados na indústria. Grande fornos aquecidos com temperaturas superiores a mil graus Celsius são usados para obter os produtos, o que gera gás carbônico de forma significativa.

O Instituto Aço Brasil afirma que tem feito discussões e atuado para mitigar as emissões. "O setor tem dialogado permanentemente com o governo para que sejam implementadas medidas que possibilitem a redução das emissões de gases de efeito estufa nos processos industriais", afirma nota da entidade.

Entre as medidas solicitadas ao governo está o barateamento do gás natural —algo que a entidade afirma ter impacto menor do que o uso de outros combustíveis fósseis.

Além disso, o instituto diz que as empresas têm buscado reaproveitar mais os gases gerados no processo produtivo, elevar a reciclagem de produtos e ainda usar carvão vegetal feito a partir de florestas plantadas.

Técnicos do governo, o que inclui ministérios como o da Economia e do Itamaraty, têm discutido as medidas da União Europeia e a possibilidade de criarem novas medidas como uma resposta à crescente pressão ambiental contra o Brasil.

A maior assertividade no discurso de líderes globais sobre a agenda ambiental brasileira é observada diante da falta de políticas pró-meio ambiente do governo Jair Bolsonaro (sem partido) somada aos recordes de queimadas e desmatamentos na gestão.

"O Brasil é o país que mais preserva o seu meio ambiente. A gente sofre ataques o tempo todo de países europeus. Lá eles não sabem o que é mata ciliar porque não têm. Aqui tem", afirmou Bolsonaro recentemente.

Embora o Brasil seja considerado o país com a maior biodiversidade do mundo, isso não se reflete no compromisso do governo com o ambiente. O Brasil liderou em 2020 o ranking mundial de desmatamento.

Os discursos de Bolsonaro são feitos enquanto técnicos estudam uma maneira de unificar as ações do governo em torno do meio ambiente.

Isso inclui o próprio ministério responsável pela área, que passou há pouco mais de dois meses por uma troca de comando com a demissão de Ricardo Salles (que defendeu, quando estava no cargo, "passar a boiada" em mudanças de regras enquanto a mídia se preocupava com a Covid-19).

Procurado, o Ministério de Meio Ambiente não comentou.

O Ministério das Relações Exteriores afirmou em nota que o governo brasileiro tem acompanhado com atenção os desdobramentos referentes à medida da União Europeia, chamada de Mecanismo de Ajuste de Carbono na Fronteira (CBAM, na sigla em inglês), e ainda vai verificar se ela é compatível com as regras multilaterais de comércio —o que, na análise da Economia, tende a ser o caso.

"O Itamaraty está informado de que o anúncio da medida tem despertado preocupação junto ao setor privado de que empresas brasileiras poderiam passar a ser alvo de novas barreiras comerciais discriminatórias", disse em nota. "O governo continuará a analisar o assunto", afirma a pasta.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 08/09/2021

SECA PARALISA TRANSPORTE DE GRÃOS PELA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

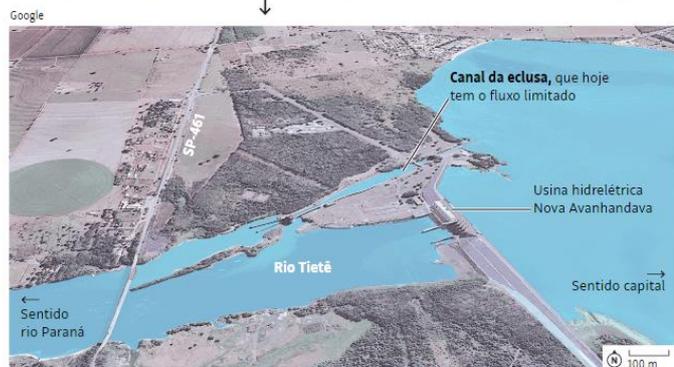
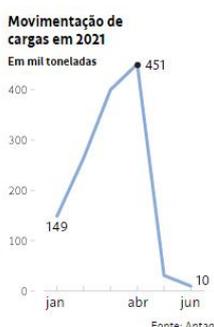
Setor reclama de atraso em obra que eliminaria principal gargalo da rota
Por Nicola Pamplona

RIO DE JANEIRO - A seca sobre a bacia do rio Paraná já interrompeu a principal rota de grãos da Hidrovia Tietê-Paraná, que liga produtores do Centro-Oeste a um terminal ferroviário em Pederneiras (SP), limitando as operações a um trecho da via mais próximo ao rio Paraná.

Segundo a Fenavega (Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária), o último comboio de grãos do Centro-Oeste fez o trajeto até Pederneiras na semana passada. O setor trabalha agora para tentar garantir o retorno o mais rápido possível.

É a segunda suspensão da rota devido ao baixo nível das águas e o mercado critica atrasos na conclusão de obras prometidas pelo governo federal após a primeira paralisação, entre 2014 e 2015, que gerou um prejuízo de R\$ 700 milhões.

Hidrovia tem 2,4 mil km



As obras que garantiriam o fluxo mesmo com nível de águas mais baixo deveriam ser concluídas em 2017, mas o prazo já foi adiado duas vezes. O objetivo do projeto é aumentar em dois metros a profundidade de um trecho próximo à hidrelétrica Nova Avanhandava, em Buritama.

"O que acontece ali é falta de investimento", diz o presidente da Fenavega, Raimundo Holanda, que também ocupa uma das vice-presidências da CNT (Confederação Nacional do Transporte). "Existe projeto mas não existe recurso, porque navegação não dá voto, não chama a atenção do povo."

A obra atrasada compreende a implosão de um pedral na rota das barcaças para a eclusa de Nova Avanhandava. A rocha reduz a profundidade do rio e, desde que as águas começaram a baixar, os comboios vinham operando com capacidade de carga reduzida.

Para garantir o tráfego com o nível mais baixo, o trecho vinha operando sob um esquema especial de "pulsos" de água: quando o comboio se aproximava, a hidrelétrica liberava água para aumentar o nível rio abaixo e permitir a passagem das barcaças sobre o pedral.

Mas o nível baixou tanto que os transportadores já não consideram vantajoso trafegar com tão pouca carga. "Chegou no limite", diz Holanda. O tráfego é mantido apenas no chamado corredor sul da hidrovia, já depois do encontro do Tietê com o Paraná.

Ainda assim, de maneira precária, com a capacidade das barcaças também limitada. Operadora neste trecho, a Hidrovias do Brasil diz que segue tomando todas as medidas possíveis para tentar evitar uma parada de suas rotas.

"A situação dos rios da região segue atípica, com nível de calado abaixo das médias históricas", disse a empresa, em nota divulgada nesta quarta (1), na qual diz que vem enfrentando grandes restrições operacionais.

A região, que passa pela pior seca desde que os registros começaram a ser feitos, é também de fundamental importância para o setor elétrico, já que os reservatórios de suas hidrelétricas concentram dois terços da capacidade de armazenamento de energia do subsistema elétrico Sudeste/Centro-Oeste.

Com a paralisação do transporte de cargas entre o Centro-Oeste e Pederneiras, espera-se aumento do custo logístico da produção agrícola e elevação no fluxo de caminhões nas estradas paulistas. Segundo estatísticas do governo paulista, em 2020 passaram pela hidrovia 6,16 milhões de toneladas de carga.

"Perde todo mundo", diz Holanda. "Estamos numa crise hídrica sem precedentes. Não tem chovido nos últimos anos e não está acumulado água. E não existe planejamento para combater crises hídricas e energéticas."

Convênio assinado em dezembro de 2014 pelo governo de São Paulo e pelo Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte) previa a transferência de R\$ 313 milhões (R\$ 452 milhões a valores de hoje) em recursos federais para as obras no canal de Nova Avanhandava.

O texto estipulava um prazo de 916 dias, que terminaria em julho de 2017. Em 2019, já após o primeiro adiamento do prazo, o contrato entre o governo estadual e a construtora responsável pelas obras foi rompido por dificuldades financeiras do fornecedor.

Desde então os governos Jair Bolsonaro e João Doria discutem a retomada do projeto — para o governo paulista, o impasse indica má vontade do governo federal com o adversário político. Em janeiro de 2020, o prazo das obras foi estendido em mais 1.346 dias, com vigência até setembro de 2023.

Agora, o governo Bolsonaro prevê usar recursos da capitalização da Eletrobras para concluir a obra, incluída entre as obrigações financeiras que a estatal terá após a venda de ações prevista para o primeiro trimestre de 2022.

Ela é parte de um orçamento de R\$ 230 milhões reservados para melhoria na área de influência de hidrelétricas de Furnas. O projeto prevê também aportes para melhorar a navegabilidade dos rios Madeira e Tocantins, este último também restrito por um pedral

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 08/09/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CARGOTEC LEVA A DESCARBONIZAÇÃO UM PASSO ADIANTE COM AÇO LIVRE DE FÓSSEIS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Setembro 2021



A fornecedora de máquinas Cargotec anunciou nesta terça-feira (7) que chegou a um acordo com a SSAB para introduzir aço livre de fósseis na indústria de manuseio de cargas. As duas empresas começarão a estudar como incorporar o aço livre de fósseis da SSAB ao equipamento de manuseio de carga da Cargotec.

A mudança tem o potencial de reduzir a pegada de carbono dos clientes da Cargotec e, para o setor de transporte de carga, leva o projeto compartilhado de

descarbonização um passo adiante — além de apenas a transição para combustíveis com carbono zero.

Aço e componentes de aço são os principais contribuintes para a pegada de CO2 das emissões upstream da cadeia de valor da Cargotec, que respondem por mais de um terço das emissões totais do ciclo de vida da empresa. emissões totais (incluindo emissões de suas próprias operações, emissões de sua cadeia de suprimentos e emissões do uso de seus produtos). O aço livre de fósseis tem um impacto ambiental significativamente menor e contribui para uma cadeia de valor neutra em carbono.

O sistema de produção de ferro livre de fósseis HYBRIT da SSAB substitui o carvão coqueificável por hidrogênio limpo e eletricidade. Produz ferro esponja, produto intermediário bruto que pode ser incorporado ao fundido em qualquer usina siderúrgica. Quando o ferro não fóssil é usado para alimentar uma usina siderúrgica movida a energia renovável, o resultado é um aço não fóssil. Uma planta em escala de demonstração está programada para suas primeiras operações em 2025-6, e a empresa quer se converter totalmente para o novo processo até 2045. De acordo com a SSAB, a importância da tecnologia só aumentará no futuro, pois a demanda por aço deverá aumentar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/09/2021

TEM INÍCIO O DERROCAMENTO DAS PEDRAS DAS PALANGANAS, EM PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Setembro 2021

A Portos do Paraná deu o início à obra de dragagem por derrocamento das Pedras das Palanganas nesta segunda-feira (6). Após o acionamento dos equipamentos de segurança, incluindo a cortina de bolhas e o aviso sonoro, a primeira detonação ocorreu por volta das 17h30.

A continuação ocorre nesta quarta-feira (8). Deve se manter a previsão das 16h, também podendo ter variação entre 15h e 17h, para o próximo acionamento, a depender das condições operacionais, meteorológicas e ambientais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/09/2021

PETROBRAS ALCANÇA A PRIMEIRA POSIÇÃO EM RANKING DE TRANSPARÊNCIA DA CGU

Da Redação OFFSHORE 07 Setembro 2021



Portal da Transparência da companhia recebeu a nota máxima em avaliação da CGU, ao atender a 100% dos requisitos definidos pelo órgão de controle

A Petrobras alcançou o 1º lugar no ranking de transparência ativa (divulgação de informações de forma espontânea, independente de requisição) entre todos os 306 órgãos ou entidades federais avaliadas anualmente pela CGU. Esse resultado se deve ao Portal da Transparência da companhia, que obteve nota máxima na avaliação da Controladoria-Geral da União (CGU), atendendo a 100% dos requisitos definidos pelo órgão

de controle.

A avaliação média das sociedades de economia mista vinculadas ao Governo Federal é de cerca de 50% de atendimento e a de todos os demais órgãos é de cerca de 61 %. A Petrobras alcançou 100% de atendimento junto com outras 16 instituições. “Essa marca, além de fortalecer nossa credibilidade junto ao mercado e aos órgãos de controle, guiada pelo compromisso com a ética e a transparência em nossos negócios, tem impacto direto na rotina da companhia, diminuindo a

demanda de transparência passiva (pedidos de acesso à informação com fundamento na Lei de Acesso à Informação) e gerando uma economia substancial de tempo e recursos”, avalia o ouvidor-geral da Petrobras, Mário Spinelli.

A Lei de Acesso à Informação (LAI) estabelece que qualquer cidadão pode solicitar informações a órgãos e empresas públicas do Poder Executivo Federal, sendo o sigilo a exceção. Desde que a lei foi sancionada, em 2011, a companhia recebeu mais de 20 mil pedidos de acesso à informação.

O reconhecimento da CGU reafirma o compromisso da Petrobras com a ética e a transparência, valores inegociáveis para a companhia. A posição de liderança no ranking é mais um reconhecimento dos órgãos de controle dos avanços em governança e conformidade alcançados pela Petrobras, o que também vem sendo reconhecido pelo mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2021

PREÇO DO GNL ULTRAPASSA O DO BUNKER

Da Redação NAVEGAÇÃO 07 Setembro 2021



Os preços spot de GNL em Roterdã ultrapassaram o custo do óleo combustível com baixo teor de enxofre (LSFO), de acordo com dados da Ship & Bunker.

Um aumento substancial nos preços do GNL nos últimos meses, que alguns analistas consideram temporário, pode ser motivo de preocupação para os transportadores marítimos que já operam, ou encomendam, navios porta-contêineres movidos a GNL.

A publicação de combustível marítimo registrou óleo combustível de muito baixo teor de enxofre em Rotterdam (VLSFO) a US\$ 518 por tonelada nesta segunda-feira (6), em comparação com o equivalente de GNL à vista em US\$ 846 por tonelada.

O GNL tem um valor calorífico menor do que o óleo combustível e, portanto, os preços não são baseados na massa, mas na quantidade de gás necessária para fornecer a mesma quantidade de energia, e então convertidos para comparação com os preços do petróleo.

O custo do gás natural subiu nas últimas semanas, devido ao fornecimento restrito na Ásia, com os preços para Rotterdam oscilando.

Apesar de os gestores de compras de combustível de navios provavelmente não serem expostos ao aumento dos preços do GNL devido aos seus contratos futuros, a volatilidade dos preços do gás é preocupante para o setor de transporte marítimo.

Enquanto isso, na Ásia, um relatório da Reuters no fim de semana informa que os preços do GNL “estão atualmente nos seus mais altos desde janeiro, e também nos mais altos nesta época do ano, pelo menos desde 2010”.

Em julho, a UE decidiu incluir o transporte marítimo na legislação de preços de carbono do Sistema de Comércio de Emissões (ETS), que poderia eventualmente adicionar até US\$ 200 por tonelada ao custo do óleo combustível pesado (HFO).

Mais recentemente, a International Chamber of Shipping (ICS) apresentou uma proposta, com a Intercargo, para um mecanismo de preços global que diz não distorcer o mercado da forma como as propostas da UE farão.

A proposta do ICS é para um imposto sobre o carbono, cujo montante não foi especificado, a ser anexado às emissões e coletado pela Organização Marítima Internacional (IMO). Não está claro se isso incluiria as emissões de metano, uma das principais emissões de gases de efeito estufa do GNL.

Em seu Sexto Relatório de Avaliação, publicado no mês passado, o Painel Internacional sobre Mudanças Climáticas alertou os governos que a emissão generalizada de metano representava uma séria ameaça aos esforços mundiais para mitigar os efeitos da mudança climática.

O GNL como opção para os transportadores marítimos ganhou força, sendo o gás considerado em muitos círculos um “combustível de transição” para a descarbonização do transporte marítimo.

De acordo com os últimos dados, há cerca de 50 navios porta-contêineres em construção movidos a GNL, incluindo 34 encomendados este ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/09/2021

‘REQUISITOS DO PFCT ESTÃO IGUAIS OU ACIMA DE FORNECIDOS A PAÍSES DA OTAN’, AVALIA SPE ÁGUAS AZUIS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 07 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

O CEO da Águas Azuis, Fernando Queiroz, afirmou que o nível de requisitos dos itens do programa para obtenção das fragatas classe Tamandaré (PFCT) são semelhantes ou até superiores aos de itens já fornecidos pela Thyssenkrupp a países que participam da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). Em evento com fornecedores locais, na semana passada, Queiroz destacou que, no contrato firmado com a SPE, a Marinha do Brasil exige alto nível de disponibilidade operacional, ressaltando que, em muitos itens, a indústria nacional não deixa nada a desejar para produtos similares internacionais. O executivo também sugeriu que as empresas da base industrial naval e de defesa do Brasil tenham uma visão ampla das oportunidades geradas por esse programa a longo prazo.

Queiroz salientou que todo o ciclo das quatro fragatas contratadas será abrangido pelo programa, desde a concepção até o descarte ao final da vida útil. A visão, segundo ele, reúne oportunidades que podem ser exploradas no navio inteiro, por etapas: conceito, desenvolvimento, produção, testes, operação, manutenção, operação e descomissionamento. De acordo com o porta-voz da SPE, o cronograma iniciado a partir da assinatura do contrato, há cerca de um ano, se encontra na fase de desenvolvimento de engenharia e detalhamento de requisitos de sustentabilidade e de apoio logístico e já se aproxima da data de início da construção. Após a finalização, os navios passarão por testes e provas de mar.

Ele acrescentou que o contrato prevê uma 'licença perpétua' que permite a construção de outros navios para a Marinha do Brasil, com potencial de exportação de navios, conforme estratégias futuras, o que pode beneficiar toda a cadeia produtiva nacional, além de dar maior autonomia ao Brasil e possibilitar possíveis exportações. Queiroz ponderou que o contrato em vigor prevê a construção de quatro fragatas e lembrou que o ex-comandante da Marinha, Ilques Barbosa Junior, em outras oportunidades, sinalizou para a possibilidade de construção de novos navios. O



estaleiro Brasil Sul (SC) tem área de aproximadamente 310.000 metros quadrados de área e capacidade de construção de quatro a seis embarcações por ano.

Queiroz comparou que o sucesso da Embraer na exportação de aeronaves está relacionado a uma demanda que não fica restrita às necessidades da Força Aérea Brasileira (FAB). Ele considera que o êxito daquele grupo advém de uma visão estratégica quanto à necessidade gerada, ao conhecimento e ao produto com nível internacional para poder ganhar mercado internacionalmente, gerando volume para diversidade da produção. "Para se ter volume e garantir alto nível de conhecimento e tecnologia desses produtos, é normal que empresas com base internacional — como a MAN e Raytheon — forneçam para diversas fontes", exemplificou, durante o evento, que contou com representantes de fornecedores locais no estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC), promovido pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron).

De acordo com o CEO da SPE Águas Azuis, o programa reúne oportunidades distribuídas, desde o pequeno fornecedor até grande fornecedor de sistemas. A expectativa é que o projeto fortaleça a indústria do Rio de Janeiro, assim como de outros estados, como Santa Catarina, onde o estaleiro construtor está instalado, além de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo, que já possuem itens selecionados ou pré-qualificados pelo construtor e/ou pelo estaleiro. Desde outubro de 2020, a SPE oferece em seu site um cadastro para fornecedores interessados.

Ficha técnica (Fragatas Classe Tamandaré)

Comprimento: 107 metros;

Calado: 5,2 m;

Boca: 15,95 m;

Velocidade: Conseguir desenvolver velocidades acima de 25 nós;

Transporte: poderá carregar lancha, transportar helicóptero e contêiner padrão;

Motores: 4 (diesel e diesel completo);

Alcance: em torno de 5.500 milhas náuticas a 14 nós;

Autonomia: Aproximadamente 28 dias em alto-mar;

Tripulação: Até 136 pessoas a bordo;

Deslocamento leve: 2,8 mil/t;

Deslocamento cheio: 3,5 mil/t;

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2021



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