

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 124/2021
Data: 11/08/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
COCAÍNA ESCONDIDA EM NAVIO É APREENDIDA NO PORTO DE SANTOS.....	4
MAXWELL RODRIGUES LANÇA LIVRO NESTA QUARTA, ÀS 18H.....	4
ESTACIONAMENTO PARA CAMINHÕES PODE SER CONSTRUÍDO NA ALEMOA, EM SANTOS.....	5
LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO: NOVOS ARRANJOS PRODUTIVOS NA LOGÍSTICA PORTUÁRIA.....	6
CASOS CONFIRMADOS DA VARIANTE DELTA DA COVID CHEGAM A OITO NA BAIXADA SANTISTA.....	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
ANTAQ APRESENTA APLICATIVO DE GESTÃO DO TELETRABALHO À POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL.....	8
ANTAQ REALIZA HOJE (11) 506ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA.....	9
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 9,4% NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	9
NOTA SOBRE INSTABILIDADE NO SISTEMA DE OUTORGA ELETRÔNICA.....	10
AVISO DE PAUTA - DADOS DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA E DA NAVEGAÇÃO DO 1º SEMESTRE DE 2021.....	11
LEILÃO: ANTAQ RECEBE PROPOSTAS PARA TODAS AS ÁREAS PORTUÁRIAS.....	11
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	12
ÁREA STS 53 SERÁ DESTINADA À MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS MINERAIS SÓLIDOS (FERTILIZANTES).....	12
SANTOS BRASIL REVERTE PREJUÍZO E TEM LUCRO LÍQUIDO DE R\$60,4 MI NO 2º TRIMESTRE.....	13
PROTOCOLADOS NO TCU OS ESTUDOS DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA E DOS PORTOS ORGANIZADOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO, NO ESPÍRITO SANTO.....	13
TRADERS DE CAFÉ REPORTAM BARREIRAS NO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	14
MAERSK TEM COMO OBJETIVO UMA GRANDE AQUISIÇÃO TERRESTRE.....	15
ISTOÉ - DINHEIRO	16
EXPORTAÇÕES DO AGRO DO BRASIL SOMAM US\$11,3 BI EM JULHO COM VALORIZAÇÃO DE COMMODITIES.....	16
JBS TEM LUCRO DE R\$ 4,4 BI NO 2º TRI, MELHOR TRIMESTRE DA HISTÓRIA DA COMPANHIA.....	17
MP LIBERA VENDA DIRETA DE ETANOL NOS POSTOS; PRODUTOR RECOLHERÁ TAXAS FEDERAIS.....	17
GOVERNO NÃO ENTRARÁ NA GUERRA DE EUA E CHINA POR 5G, DIZ MINISTRO.....	19
MONEYTIMES	20
QUEIROGA PREVÊ FIM DA EXIGÊNCIA DE MÁSCARA ATÉ FINAL DO ANO COM TODA POPULAÇÃO VACINADA.....	20
GOVERNO DO RIO ASSINA CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE ÁGUA E ESGOTO.....	21
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	23
“NÃO É GARANTIA DE QUE VAI ABAIXAR O PREÇO”, DIZ BOLSONARO SOBRE MP DA VENDA DIRETA DE ETANOL.....	23
BOLSONARO LIBERA VENDA DIRETA DE ETANOL E BOMBA BRANCA DE COMBUSTÍVEL POR MP.....	26
RIO GRANDE DO NORTE ASSINA ACORDO PARA HIDROGÊNIO VERDE E EÓLICAS OFFSHORE.....	28
LIMINAR BARRA LIBERAÇÃO DE BOMBA BRANCA E DELIVERY NA ANP.....	30
PREÇO DA GASOLINA DA PETROBRAS VAI SUBIR 3,5%, DIZEM IMPORTADORES.....	31
MERCADO DE CARBONO É SAÍDA PARA SETOR ELÉTRICO, MAS PREÇO BAIXO PREOCUPA.....	32
JORNAL O GLOBO – RJ	35
ARTHUR LIRA ANTECIPA VOTAÇÃO DA REFORMA ELEITORAL.....	35
PROCURADORIA DO CADE DEFENDE ARQUIVAMENTO DE CASO GRAN PETRO NO AEROPORTO DE GUARULHOS.....	36
COMISSÃO DO SENADO APROVA PROJETO QUE INSTITUI BÔNUS PARA QUEM REDUZIR CONSUMO DE ÁGUA EM SITUAÇÕES DE CRISE.....	37
PEC DOS PRECATÓRIOS ABRE CAMINHO PARA GOVERNO ANTECIPAR RECEITAS DO PRÉ-SAL.....	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
'PACOTÃO' TRABALHISTA AVANÇA NA CÂMARA COM REDUÇÃO DE HORA EXTRA E CONTRATO SEM CARTEIRA ASSINADA.....	40
MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES DEFENDE REDE PRIVATIVA DO GOVERNO INCLUÍDA NO LEILÃO DO 5G.....	42
FRENTE PARLAMENTAR QUER AMPLIAR INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS NO BRASIL.....	44
VALOR ECONÔMICO (SP)	45
SANTOS BRASIL ESTUDA LEILÕES DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM SANTOS E PR.....	45
EXTREMOS CLIMÁTICOS AMEAÇAM AGRONEGÓCIO.....	45
RAÍZEN FECHA VENDAS DE 460 MILHÕES DE LITROS DE ETANOL CELULÓSICO POR NOVE ANOS.....	49
CÂMARA APROVA MINIRREFORMA TRABALHISTA.....	50
BRASIL TEM 22 PROJETOS DE ENERGIA EÓLICA EM ALTO-MAR; MERCADO AGUARDA REGULAÇÃO.....	51



AGÊNCIA BRASIL - DF	53
MPF PEDE AÇÃO DA ANVISA JUNTO A EMPRESAS AÉREAS PARA PREVENIR DELTA.....	53
PORTAL PORTOS E NAVIOS	53
‘REFORMA TRIBUTÁRIA TEM RISCOS AO SETOR DE NAVEGAÇÃO E AMEAÇA REB’, DIZ ABAC.....	54
ARTIGO - OS NAVIOS QUE TRANSPORTAM GRANÉIS AGRÍCOLAS ESTÃO CRESCENDO: COMO OS TERMINAIS IRÃO SE ADAPTAR?	55
SETOR ACOMPANHA RETA FINAL PARA ANÚNCIO DO CONSÓRCIO QUE CONSTRUIRÁ NAVIO POLAR	60
LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL APRESENTA MELHOR DESEMPENHO OPERACIONAL EM SEUS NEGÓCIOS NO SEGUNDO TRIMESTRE	61
PORTO DE IMBITUBA APRIMORA ESTRUTURAS DE APOIO ÀS BALANÇAS	63
MOVIMENTAÇÃO NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS CRESCE 9% NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	63
SANTOS BRASIL APRESENTA LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 60,4 MILHÕES 2º TRIMESTRE	64
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 9,4% NO PRIMEIRO SEMESTRE	65
CESSÃO ONEROSA: ANP APROVA EDITAL E MODELOS DE CONTRATOS DA SEGUNDA RODADA	66
NEW FORTRESS ENERGY ASSINA CONTRATO DE FORNECIMENTO DE GÁS COM A UNIGEL	67
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	68
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COCAÍNA ESCONDIDA EM NAVIO É APREENDIDA NO PORTO DE SANTOS

Polícia Federal e Receita impediram que droga fosse despachada para a Holanda

Por: ATribuna.com.br



Droga estava escondida dentro de navio Foto: Divulgação/Polícia Federal

A Polícia Federal apreendeu 68 quilos de cocaína em um terminal no Porto de Santos, nesta quarta-feira (11). De acordo com a polícia, os entorpecentes seriam levados para o Porto de Rotterdam, na Holanda.

A droga havia sido escondida no navio UASC AL KHOR, de bandeira liberiana. A ação que localizou a cocaína contou com apoio de equipes da Receita Federal.

Segundo as autoridades, a droga foi encontrada dentro de um carregamento de células de laranja congelada. No entanto, os tabletes de cocaína foram localizados na estrutura do contêiner, na parte de refrigeração.

O contêiner foi selecionado para conferência através de critérios objetivos de análise de risco, incluindo a inspeção não intrusiva por imagens de escâner.

A droga foi entregue à Polícia Federal, que acompanhou toda a operação, que prosseguirá com as investigações.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2021

MAXWELL RODRIGUES LANÇA LIVRO NESTA QUARTA, ÀS 18H

O Negócio É Ter um Negócio terá lançamento no auditório do Grupo Tribuna

Por: [Redação](#)



Objetivo do livro é mostrar uma visão prática e direta de um empreendedor que lida com desafios de mercado Foto: Divulgação

O empresário Maxwell Rodrigues, apresentador do programa Porto 360°, na TV Tribuna e nas redes sociais do Grupo Tribuna, lançará, às 18 horas desta quarta-feira (11), o livro *O Negócio É Ter um Negócio* (Editora Telha, 226 páginas). A cerimônia será no Auditório do Grupo

Tribuna, em Santos.

Conforme a descrição do livro, o objetivo da obra é mostrar uma visão prática e direta de um empreendedor que, em meio a desafios de mercado e à concorrência, desenvolveu uma visão empresarial aguçada. O trabalho busca ser útil para quem tem ideias de negócio, já é

empreendedor e para quem pretende repensar a carreira e conhecer os passos necessários para a mudança.

Desde julho, Maxwell Rodrigues apresenta na TV Tribuna o programa Porto 360°. Antes um quadro sobre assuntos portuários, tornou-se uma atração semanal, ao meio-dia de sábado, sempre antes do Jornal da Tribuna – 1ª Edição.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2021

ESTACIONAMENTO PARA CAMINHÕES PODE SER CONSTRUÍDO NA ALEMOA, EM SANTOS

APS enviou ao Ibama pedido de licença de instalação para o equipamento, em área com 38 mil m²

Por: Rafael Motta



Além de evitar que veículos parem em faixas de rolamento, pontos podem proporcionar mais segurança aos motoristas Foto: Matheus Tagé/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS) pediu ao Ibama (órgão ambiental federal) licença de instalação para abrir um estacionamento de caminhões em uma área com cerca de 38 mil metros quadrados na Alemoa. O documento, assinado pelo diretor-presidente da APS, Fernando Biral, foi

publicado na edição da última quinta-feira do Diário Oficial da União.

O requerimento informa que se trata da “primeira fase” do estacionamento, em um processo que tramita no instituto desde 2004. Nessa etapa, segundo nota enviada para A Tribuna pela APS, espera-se abrir “pouco mais de 100 vagas” em “uma área que integra o terreno da antiga Rede Ferroviária (Federal)” — estatal de transporte de passageiros e carga extinta em 1999.

O objetivo é oferecer estrutura para parada e permanência de caminhoneiros no terreno, como serviços de borracharia, refeitório e sanitários. Hoje, o local é ocupado, de forma rotativa, por 100 a 150 caminhões ao mesmo tempo, mas sem infraestrutura.

De acordo com a APS, haverá outras fases para estacionamento na Alemoa, referentes a “potenciais novas áreas a serem estudadas”.

Apesar dos 17 anos em que o processo está no Ibama, a Autoridade Portuária diz não ter como estimar início e término das obras após a eventual concessão da licença ambiental. “Ainda não é possível estimar investimento nesta fase embrionária. (...) O projeto ainda está em fase inicial de modelagem, em que a SPA (sigla em inglês para a denominação da estatal) estuda as possibilidades de viabilização do empreendimento.”

A estatal salienta, ainda na nota, que a criação do estacionamento de caminhões é uma exigência do instituto ambiental para amenizar as interferências viárias na Alemoa. Além de evitar que veículos fiquem parados em faixas de rolamento, pontos de parada podem proporcionar mais segurança aos motoristas.

Ponta da praia

A Autoridade Portuária também analisa, sem prazo para término, projetos conceituais para “a oferta de instalações necessárias para garantir condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto aos caminhoneiros”, de preferência autônomos, em duas áreas na Ponta da Praia.

Após chamamento público com resultado divulgado em maio, três empresas e o Sindicato dos Transportadores Autônomos Rodoviários de Carga a Granel de Guarujá, Santos e Cubatão (Sindgran) apresentaram estudos de exploração para uma área entre as ruas Maria Máximo, Comendador Alfaia Rodrigues e a Avenida Pedro Lessa.

Outro espaço, entre as ruas Comendador Alfaia Rodrigues e Cipriano Barata, atraiu interesse de três empresas — as mesmas que levaram projetos para o terreno anterior: Hora Park Sistema de Estacionamento Rotativo Ltda., D B Estacionamento Eireli e Terracom Concessões e Participações Ltda.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2021

LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO: NOVOS ARRANJOS PRODUTIVOS NA LOGÍSTICA PORTUÁRIA

Entre os valores estratégicos que a logística pode agregar ao cliente final, “tempo” tem se tornado o principal

Por: Luis Claudio Santana Montenegro



Luis Claudio Santana Montenegro: Novos arranjos produtivos na logística portuária Foto: Sebastian Herrmann/Unsplash

Apreendi com o mestre Galvão Novaes que logística é estratégica por agregar valores que possibilitam conquistar clientes. A entrada definitiva do ecommerce no dia a dia do consumidor é um caminho sem volta, e os portos devem rapidamente se adaptar.

Entre os valores estratégicos que a logística pode agregar ao cliente final, “tempo” tem se tornado o principal. A customização da produção, com a oferta de uma infinidade de produtos e montagens, não permite mais estoques de longo prazo. O mundo é de consumidores livres para gourmetizar escolhas, prontos para liberar sua capacidade criativa de produção e consumo, com demandas pontuais e sempre urgentes.

Mas, como ficam os portos? Aqueles com veículos e equipamentos de tamanhos monstruosos, em que as decisões costumavam ser tomadas em compassos decenais? Pois eu não diria que devem “se reinventar”: a solução é utilizar todas as modernidades e abrir espaço para outras ainda mais arrojadas. Vejamos três delas, associadas à operação portuária, ao uso de tecnologias e à formação de novos arranjos produtivos nos portos.

Na década de 1980, já se falava mundialmente em operações multimodais e dos efeitos associados à existência de um único operador, responsável por toda a cadeia logística porta a porta, com prestadores de serviço integrados em uma rede sem costuras (seamless).

Pois a ordem mais recente é a do sincromodalismo, em que a integração física da infraestrutura das modalidades, dos serviços e da execução do transporte levam o cliente final a exigir que o serviço seja simples e ultrarrápido (por exemplo, entregas de peixes frescos em 15 minutos).

Sobre tecnologia, recentemente perguntei a um colega quanto tempo o Porto de Valência leva para liberar suas cargas. “As mercadorias são todas liberadas antes mesmo de chegarem ao porto”, respondeu.

O caminho passa pela urgentíssima adoção de gestão com melhoria contínua e crítica dos processos aduaneiros, pela atuação completa do OEA, por liberação de águas, integração das

autoridades aduaneiras em sistemas compartilhados, certificação e registros digitais (como blockchains).

Na discussão sobre arranjos produtivos da logística, empresas de e-commerce passaram por situações difíceis por se estabelecerem como emergentes plataformas de vendas, mas sem logística adequada. Atualmente, toda a oferta de superserviços de entrega está associada a uma forte competição no mercado logístico, que vê necessidade de rápida adaptação. Empresas surgem com modelos de negócios diferentes e inovadores. Para atendê-los, apenas com a oferta de uma logística portuária cada vez mais dinâmica e integrada.

É comum que não se percebam o valor e a importância estratégica da logística até nos depararmos com prateleiras vazias. É preciso olhar as disrupturas dos novos arranjos produtivos, as novas tecnologias e as operacionais portuárias integradas com menos desconfiança. Os portos podem coordenar a integração e a modernização da logística nacional, deixando a condição de gargalo logístico para a de garantidor da evolução dos novos mercados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2021

CASOS CONFIRMADOS DA VARIANTE DELTA DA COVID CHEGAM A OITO NA BAIXADA SANTISTA

Anvisa constatou mais três infectados. Com estes resultados, Santos concentra seis casos da nova cepa

Por: ATribuna.com.br - 10/08/21 - 16:44



CS Crystal está no Porto de Santos desde o fim de julho Foto: Addriana Cutino / TV Tribuna

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) confirmou mais três casos da variante Delta do novo coronavírus na Baixada Santista. A agência recebeu a confirmação depois de resultados do sequenciamento genômico de três pessoas que desembarcaram do navio CS Crystal, que está atracado no Porto de Santos. Ao

todo, a Baixada Santista soma oito casos da variante.

A embarcação tinha 20 tripulantes e veio de Dakar, no Senegal. A quarentena do navio começou no último dia 31 e estava prevista para término no próximo dia 15. Ao todo, 13 testes da tripulação deram positivos para a Covid-19. Três pessoas precisaram desembarcar para internação hospitalar. Estes novos resultados positivos para a variante delta se referem ao trio que desceu do navio.

Outros dois tripulantes de outro navio, o MTM Southport, também estão internados na rede de saúde de Santos, com a variante Delta. A embarcação já cumpriu o período de quarentena e foi liberada no último sábado (7). Ao todo, dos 23 tripulantes a bordo, 14 testaram positivo para a covid-19.

Ainda em Santos, uma outra mulher também teve a variante confirmada, mas de acordo com a prefeitura, está bem. Em nota enviada nesta terça-feira (10) à reportagem, a administração afirma que a funcionária de um hotel teve resultado positivo para a doença no dia 11 de julho. A Secretaria de Saúde de Santos disse ter feito o monitoramento com cerca de 40 pessoas que tiveram contato com a paciente, e que nenhum outro caso de covid-19 foi confirmado. A mulher, inclusive, já retornou ao trabalho.

São Vicente também já confirmou a circulação da nova cepa. Um casal recebeu resultado positivo para a variante após fazer um teste no Hospital Municipal em 20 de julho. A confirmação por

sequenciamento genético realizado pelo Instituto Adolfo Lutz chegou ao Município na última quinta-feira (5).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/08/2021

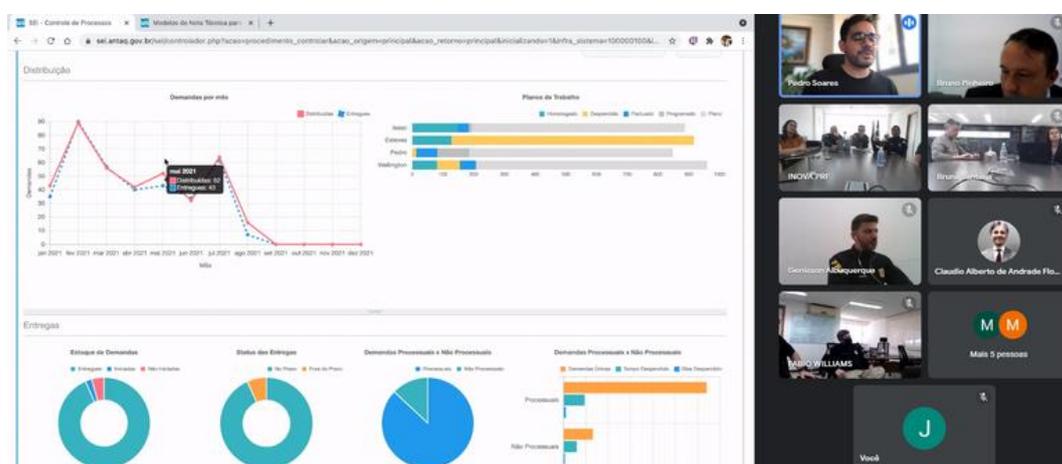


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTAQ APRESENTA APLICATIVO DE GESTÃO DO TELETRABALHO À POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

As duas instituições já projetam a realização de um acordo de cooperação técnica para implantação do aplicativo na PRF



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ apresentou hoje (10) à Polícia Rodoviária Federal – PRF, o sistema SEI Pro Atividades, que tem por finalidade a gestão de atividades e controle de produtividade de teletrabalho nas organizações públicas. ANTAQ e Polícia Rodoviária já vêm conversando sobre o assunto há algum tempo e devem proximamente formalizar um acordo de cooperação técnica para implantação do sistema pela PRF.

Pela ANTAQ, participaram da reunião o diretor-geral, Eduardo Nery, que abriu os trabalhos e colocou a Agência à disposição da instituição policial, o superintendente de Regulação, Bruno Pinheiro, e o especialista em Regulação de Transportes Aquaviários, Pedro Soares. Pela PRF, participaram o diretor-executivo, Jean Coelho, e servidores das diretorias de Tecnologia e de Gestão de Pessoas e do Laboratório de Inovação e Processos da Polícia Rodoviária Federal (INOVA PRF).

Durante a apresentação, o especialista da ANTAQ, Pedro Soares, apresentou as funcionalidades do sistema, que possibilita a realização de atividades fora das instalações da instituição (teletrabalho), dispensando o controle de assiduidade dos servidores. Soares foi quem desenvolveu o sistema, que está totalmente operacional na Autarquia desde 1º de julho último.

Na oportunidade, o superintendente de Regulação da ANTAQ, Bruno Pinheiro, informou que o sistema foi muito bem-recebido pelos servidores da Agência, e manifestou que a cooperação com a PRF ajudará a aprimorar o aplicativo e sua difusão para outras instituições da Administração Pública Federal. Pinheiro informou ainda que, nos próximos dias, a ANTAQ também apresentará o sistema aos ministérios da Infraestrutura e da Economia.

Para o diretor-executivo da PRF, Jean Coelho, o sistema trará “enorme ganho não só para a gestão das atividades da Polícia Rodoviária Federal, mas para toda a administração Federal, representando uma economia de milhões de reais para PRF”.

Ferramenta de gestão

O SEI Pro Atividades é uma ferramenta de apoio à gestão de equipes, com foco em resultados. Por meio do sistema, as tarefas constantes do plano de trabalho de cada unidade organizacional são distribuídas aos servidores, com o respectivo tempo para a sua conclusão. Ao final de cada atividade, o sistema possibilita que o gestor avalie o desempenho do servidor.

Algumas das vantagens do sistema SEI Pro Atividades são: intuitividade e facilidade no uso; registro unificado das atividades ao Sistema Eletrônico de Informações - SEI; facilidade na gestão das equipes e demandas atribuídas, bem como o acompanhamento das metas da unidade; facilidade de avaliação das tarefas realizadas; fácil instalação e ampla configuração de perfis de acesso; maior autonomia ao gestor da unidade organizacional, com baixa burocracia na inserção de dados recorrentes; atualização automática de novas versões; e rápida solução de erros.

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: 11/08/2021

ANTAQ REALIZA HOJE (11) 506ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA

A reunião será por videoconferência, com transmissão pela internet

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará, nesta quarta-feira (10), a partir das 15h, a sua 506ª Reunião Ordinária de Diretoria. A ROD será por videoconferência.

O link de transmissão da ROD é: https://www.youtube.com/watch?v=_Dt-FctSpps

Clique aqui para visualizar a pauta da 506ª ROD.

https://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/copy3_of_Pautada506ROD.pdf

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: 11/08/2021

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 9,4% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Instalações portuárias movimentaram 591,9 milhões de toneladas



de toneladas

O setor portuário brasileiro (portos organizados + terminais autorizados e arrendados) movimentou 591,9 milhões de toneladas no primeiro semestre. O número representa um crescimento de 9,4% em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados são do Estatístico Aquaviário da ANTAQ e foram divulgados nesta quarta-feira (11).

O Porto de Vitória (ES) registrou crescimento de 30,6% no primeiro semestre: 3,7 milhões

Para o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, “os números são auspiciosos. Mostram que o setor aquaviário mantém seu crescimento contínuo. E isso é fundamental para a economia do país, para a geração de emprego e renda. Mais uma vez a Agência divulga as estatísticas do setor de forma célere e moderna”.

Em relação ao perfil de carga, houve crescimento da movimentação de granel sólido, granel líquido, contêineres e carga geral solta. Vale lembrar que a tabela abaixo se refere aos primeiros seis meses do ano em comparação com igual período do ano passado.



O minério de ferro foi a carga mais movimentada no primeiro semestre: 171,8 milhões de toneladas (crescimento de 12%). O petróleo apareceu na segunda posição: 97,2 milhões de toneladas (incremento de 8%). Soja, contêineres e derivados de petróleo também se destacaram.

A projeção de movimentação de carga para o segundo semestre é de 626 milhões de toneladas.

Para o ano, 1,218 bilhão de toneladas: expectativa de crescimento de 5,5% em relação a 2020

Políticas Públicas

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, destacou que o Estatístico Aquaviário da Agência “é uma ferramenta fundamental para que possamos oferecer à sociedade números atualizados e acompanhar mês a mês como está o desempenho do setor”.

A diretora da Agência, Flávia Takafashi, destacou o crescimento na movimentação portuária. “Os números positivos só comprovam o quanto o setor é forte, é resiliente, mesmo em um cenário ainda de pandemia.”

O secretário executivo, Marcelo Sampaio, e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, que representaram o Ministério da Infraestrutura durante a divulgação das estatísticas, destacaram que os dados divulgados pela ANTAQ são fundamentais para a formulação de políticas públicas para o setor aquaviário. “As ações do governo estão garantindo mais eficiência ao setor portuário, que já não é mais um gargalo para o desenvolvimento do país”, afirmou Sampaio.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 11/08/2021

NOTA SOBRE INSTABILIDADE NO SISTEMA DE OUTORGA ELETRÔNICA

Prezados Usuários do Sistema de Outorga Eletrônica (SOE),

Informamos que o Sistema de Outorga Eletrônica (SOE) está passando por instabilidades, ainda sem prazo de retorno. Nesse sentido, os requerimentos de novas outorgas, para qualquer



navegação, poderão ser efetuados com o ingresso dos respectivos requisitos por intermédio do Sistema SEI.

Da mesma forma, poderão ser comunicadas alterações cadastrais pertinentes às Empresas Brasileiras de Navegação e respectiva frota, além de aditamentos e renúncias aos termos de autorização já concedidos. Mais informações ou dúvidas poderão ser obtidas pelo telefone (61) 2029 6809.

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: 11/08/2021

AVISO DE PAUTA - DADOS DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA E DA NAVEGAÇÃO DO 1º SEMESTRE DE 2021

A ANTAQ divulgará as estatísticas do setor portuário brasileiro referentes ao primeiro semestre de 2021

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ divulgará as estatísticas do setor portuário brasileiro referentes ao primeiro semestre de 2021. A apresentação acontecerá em 11 de agosto, às 11h30, e terá transmissão pelo canal da Agência no YouTube. O evento será aberto pelo diretor-geral, Eduardo Nery.

Servidores da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS) apresentarão os dados e ficarão à disposição da imprensa para eventuais dúvidas.

Os jornalistas poderão enviar perguntas pelo whatsapp (61) 2029-6515. Favor informar nome e veículo de comunicação.

Mais informações: cerimonial@antaq.gov.br ou pelo celular (61) 991270471.

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: 11/08/2021

LEILÃO: ANTAQ RECEBE PROPOSTAS PARA TODAS AS ÁREAS PORTUÁRIAS

Sessão pública acontecerá em 13 de agosto, às 15h. As áreas estão localizadas no Amapá, no Ceará e na Bahia

AANTAQ recebeu propostas para todas as áreas portuárias a serem leiloadas em 13 de agosto, na B3, em São Paulo. As sessões públicas acontecerão a partir das 15h. Serão leiloadas uma área no Porto de Santana (AP), para movimentação de granéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja; outra no Porto de Fortaleza (CE), para movimentação de granéis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos; e outra área no Porto de Salvador (BA), para movimentação de carga geral, de projeto ou containerizada. O investimento total alcançará mais de R\$ 106 milhões. Todas as informações acerca dos leilões podem ser conferidas em <https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/leiloes>.

A seguir, informações sobre as áreas:

MCP02 – Porto de Santana (AP)

Área - 3.186,74 m²

Prazo Contratual – 25 anos

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

Investimento total – R\$ 41,3 milhões
Movimentação total – 4,3 milhões (t)

MUC01 – Porto de Fortaleza (CE)

Área – 6.000 m²
Prazo Contratual – 25 anos
Receita Bruta Global do Contrato – R\$ 516,6 milhões
Investimento total – R\$ 47,6 milhões
Movimentação total – 14,8 milhões (t)

SSD09 – Porto de Salvador (BA)

Área – 16.707,81 m²
Prazo Contratual – 10 anos
Receita Bruta Global do Contrato – R\$ 190 milhões
Investimento total – R\$ 17,7 milhões
Movimentação total – 842,4 mil (t)

Serviço

Leilão nº 01/2021-ANTAQ - MCP02 – Porto de Santana (AP)
Leilão nº 03/2021-ANTAQ - MUC01 – Porto de Fortaleza (CE)
Leilão nº 04/2021-ANTAQ - SSD09 – Porto de Salvador (BA)
Local: B3 - Rua XV de Novembro, 275, São Paulo (SP)

Data: 13 de agosto

Horário: 15h

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

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 11/08/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ÁREA STS 53 SERÁ DESTINADA À MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS MINERAIS SÓLIDOS (FERTILIZANTES)

Informação: Santos Port Authority (11 de agosto de 2021)



Imagem: Santos Port Authority / LinkedIn

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abre no próximo dia 18 de agosto a consulta pública para o futuro arrendamento da área STS 53, que fica no bairro de Outeirinhos, margem direita do Porto de Santos. O local está destinado para um terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos. A informação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira (10).

A consulta receberá contribuições até o dia 1º de outubro. Interessados poderão apresentar suas sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos



à realização do certame licitatório. No site da Antaq, haverá um link pelo qual poderá ser preenchido formulário para participação no processo.

A área do STS 53 está localizada em região destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de audiência pública estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>

O formulário para participação no processo estará em <https://www.gov.br/antag/pt-br>

Também haverá audiência pública, etapa que integra o período de consulta, mas ainda não foram definidos data, horário e local e mesmo se ser será presencial ou semipresencial (com possibilidade de participação por meio da internet). Esta última condição vai depender das restrições impostas pela pandemia.

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

Data: 11/08/2021

SANTOS BRASIL REVERTE PREJUÍZO E TEM LUCRO LÍQUIDO DE R\$60,4 MI NO 2º TRIMESTRE

Informação: Santaportal (11 de agosto de 2021)

A Santos Brasil Participações registrou lucro líquido de R\$ 60,4 milhões no segundo trimestre de 2021, revertendo prejuízo de R\$ 9,4 milhões do mesmo período de 2020. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) somou R\$ 147,7 milhões entre abril e junho, alta de 250% ante o mesmo intervalo do ano passado.

A receita operacional líquida da Santos Brasil no trimestre atingiu R\$ 379,5 milhões, crescimento de 68,8% na comparação com o mesmo período de 2020, impulsionada pelo acentuado crescimento no volume de movimentação de contêineres nos terminais portuários com maior demanda para reabastecer cadeias de suprimento da indústria e do varejo.

Ainda segundo balanço divulgado pelo Estadão Conteúdo nesta terça-feira (10), a companhia fechou o trimestre com caixa líquido de R\$ 688,2 milhões, com índice de alavancagem 1,7 vez inferior à relação entre dívida líquida e Ebitda.

Dentre os principais catalizadores, a reposição de estoques na indústria reflete a aceleração do consumo. Ao longo do segundo trimestre, o terminal operou 23 escalas extras, seja pelo aquecimento da demanda, seja pela restrição operacional observada em terminais concorrentes.

O ritmo das exportações também se manteve aquecido, com crescimento de 30,1% em relação ao primeiro trimestre. A movimentação de contêineres vazios apresentou incremento de 4,8% ano a ano.

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

Data: 11/08/2021

PROTOCOLADOS NO TCU OS ESTUDOS DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA E DOS PORTOS ORGANIZADOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO, NO ESPÍRITO SANTO

Informação: PPI - Programa de Parcerias de Investimentos (11 de agosto de 2021)

Na última sexta-feira (6/8), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) protocolou junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) os documentos relativos ao projeto de privatização da Codesa e para concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

Estruturado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura, o projeto da Codesa é o primeiro para desestatização de portos públicos no Brasil, e foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio do Decreto nº 9.852/2019.

O objetivo é transferir para a iniciativa privada a atividade desempenhada pela Autoridade Portuária, o que inclui a gestão das infraestruturas e áreas públicas, trazendo melhorias operacionais e na qualidade dos serviços prestados, além de mais agilidade e capacidade de realizar investimentos.

O processo de desestatização se dará mediante a alienação da totalidade das ações detidas pela União no capital social da Codesa e, na sequência, a celebração de contrato de concessão entre a União e a Codesa para a exploração dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho.

A expectativa é aprovar os estudos ainda esse ano e publicar o edital para realização do leilão no 1º trimestre de 2022. [Clique aqui para acessar a Resolução CPPI nº 188 na íntegra.](#)

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

Data: 11/08/2021

TRADERS DE CAFÉ REPORTAM BARREIRAS NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Informação: ANBA (11 de agosto de 2021)



Em julho, a exportação brasileira de café caiu 13% frente ao mesmo mês do ano passado. Entidade do setor informou que há entraves como o encarecimento de fretes, cancelamento de bookings e disputa por contêineres – Foto: Nelson Almeida/AFP

São Paulo – As exportações brasileiras de café em julho tiveram queda de 12,8% na comparação com os embarques realizados no mesmo período de 2020. O volume

embarcado no mês foi de 2,826 milhões de sacas de 60 kg. Já a receita obtida também em julho foi de US\$ 402,7 milhões ao país, alta de 5,6% frente ao mesmo mês de 2020.

Os dados são do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), que também reportou barreiras que o setor está enfrentando no transporte do produto, que é feito por via marítima.

Em seu relatório, o Cecafé apontou que os entraves logísticos já vinham ocorrendo nos meses anteriores. Entre os problemas estão o encarecimento de fretes, cancelamento de bookings e disputa por contêineres e espaço nos navios. O Porto de Santos (foto acima) é o principal canal de escoamento dos cafés.

Para a entidade, as barreiras foram causadas pelo aquecimento da demanda por produtos alimentícios e eletrônicos, principalmente pelos Estados Unidos e Ásia. “O café brasileiro segue em disputa para conquistar espaço nos navios e ser embarcado no momento correto. Os atrasos que têm ocorrido geram desgaste operacional sem precedentes aos exportadores e, principalmente, uma sobrecarga financeira derivada de não haver fluxo de caixa planejado para esse cenário unimaginável. É válido recordar que isso ocorre simultaneamente a uma realidade de mercado na qual os preços chegam aos mais altos patamares registrados nos últimos anos e a colheita da safra brasileira gira em torno de 80%”, afirmou, em nota, o presidente do Cecafé, Nicolas Rueda.

Acumulado do ano

Com o desempenho, as remessas do produto ao exterior chegaram a 23,737 milhões de sacas no acumulado de 2021, crescendo 2,2% em relação aos sete primeiros meses do ano passado.

No acumulado de 2021, a receita cambial com os embarques brasileiros do produto chegou a US\$ 3,203 bilhões, volume 7% superior ao rendimento registrado nos sete primeiros meses do ano antecedente.

Nos primeiros sete meses de 2021 os países árabes importaram 1,037 milhão de sacas de café brasileiro, alta de 5,2% no comparativo com o ano anterior. A receita gerada foi de US\$ 111,4 milhões, número 6% maior do que no mesmo período de 2020.

No acumulado do ano, a espécie arábica foi a mais exportada, com o envio de 19,227 milhões de sacas ao exterior, respondendo por 81% do total. Já a espécie canéfora, que inclui o robusta e o conilon, somou 2,337 milhões de sacas embarcadas ao exterior. Por fim, o café solúvel teve 2,152 milhões de sacas exportadas no período.

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

Data: 11/08/2021

MAERSK TEM COMO OBJETIVO UMA GRANDE AQUISIÇÃO TERRESTRE

Informação: Financial Times (11 de agosto de 2021)

Os negócios estão crescendo para a Maersk após anos de crescimento lento – Foto: REUTERS
A Maersk tem os meios e o desejo de fazer uma grande aquisição terrestre para equilibrar o domínio do maior negócio de transporte de contêineres do mundo, de acordo com o presidente-executivo do grupo dinamarquês.

Soren Skou disse ao Financial Times que quatro aquisições recentes – incluindo duas na sexta-feira de grupos de logística de comércio eletrônico nos EUA e na Europa por mais de US \$ 900 milhões – deram à Maersk a possibilidade de adquirir novas capacidades e então “turbinar” o crescimento dessas empresas.

“É uma forma mais barata de crescer do que um mega-negócio. Mas temos recursos financeiros e apetite para negócios maiores. Não temos nenhum mega negócio em vista no momento, por assim dizer”, acrescentou Skou.

A Maersk é conhecida como uma referência para o comércio global, transportando um em cada cinco contêineres pelos mares com mercadorias da Ásia para a Europa e os EUA.

Os negócios estão crescendo após anos de crescimento lento após a crise financeira global de 2008, à medida que a recuperação econômica da pandemia de Covid-19 se combina com os fabricantes tentando reconstruir os níveis de estoque.

“Acreditamos que a situação no momento é de demanda não atendida. A capacidade global não é suficiente para atender toda a demanda. Nossos clientes estão tentando atender a uma demanda básica muito forte, impulsionada pelos pacotes de estímulos, mas também tentando aumentar os estoques novamente”, disse Skou.

O grupo dinamarquês elevou na semana passada sua projeção de lucro para o ano inteiro em cerca de 50 por cento e disse que seus resultados para o atual terceiro trimestre provavelmente serão ainda melhores do que os números para os segundos três meses deste ano.

Skou disse que o boom de linhas de transporte de contêineres provavelmente continuará ao longo de 2021, mas se recusou a ser desenhado em uma perspectiva para o próximo ano. “Francamente, nenhum de nós esteve nessa situação antes”, disse Skou, que está na Maersk há 38 anos, quase desde o início do transporte global de contêineres.

Skou transformou radicalmente a Maersk em seus cinco anos no comando, descartando seu petróleo e outros negócios de energia e focando em transporte e logística. Seu objetivo é fornecer aos clientes, como o grupo de artigos esportivos Puma e o varejista de móveis Ikea, serviços de ponta a ponta para o transporte de produtos das fábricas às lojas por via marítima e terrestre.

A Maersk está aumentando a quantidade de serviços de logística que vende para seus principais clientes, mas muitos ainda os usam apenas para transporte de contêineres, algo que Skou está tentando mudar. As receitas de logística aumentaram 38 por cento no segundo trimestre, quase tudo devido ao crescimento orgânico, em vez de aquisições. A última grande aquisição da Maersk foi a compra da Hamburg Süd em 2017 por € 3,7 bilhões, consolidando sua posição no transporte de contêineres.

Outras empresas de transporte de contêineres começaram a encomendar novos navios novamente, na esperança de que o atual aumento da demanda continue. Mas a Maersk evitou grandes pedidos e, em vez disso, está buscando mais expansão em armazenamento, distribuição e frete aéreo. Em breve, espera ter US \$ 10 bilhões em receitas anuais em logística, em comparação com US \$ 25 bilhões no ano passado para seus negócios no oceano, principalmente transporte de contêineres.

Skou disse que os fabricantes estão tentando tornar suas cadeias de abastecimento mais resilientes, encerrando sua dependência de fornecedores únicos e acumulando mais estoques, mas a Maersk viu poucas evidências do chamado “near-shoring”, onde as empresas movem a produção de volta da Ásia para a Europa.

Ele disse que achava que as cadeias de suprimentos just-in-time eram em grande parte uma coisa do passado, já que foram “inventadas nos anos 80, quando as taxas de juros eram muito mais altas do que hoje”, enquanto agora, com taxas próximas de zero, “os clientes podem se dar ao luxo de ter mais estoque”.

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

Data: 11/08/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

EXPORTAÇÕES DO AGRO DO BRASIL SOMAM US\$11,3 BI EM JULHO COM VALORIZAÇÃO DE COMMODITIES



O índice de preços dos produtos agropecuários exportados pelo país saltou 28,5% na comparação entre julho de 2020 e julho deste ano (Crédito: Arquivo / Reuters)

SÃO PAULO (Reuters) – As exportações do agronegócio do Brasil atingiram 11,29 bilhões de dólares em julho, alta de 15,8% em relação ao mesmo mês do ano passado, impulsionadas pela valorização dos preços de commodities, informou o Ministério da Agricultura nesta quarta-feira.

De acordo com a pasta, o índice de preços dos produtos agropecuários exportados pelo país saltou 28,5% na comparação entre julho de 2020 e julho deste ano, compensando uma queda de 9,9% no índice de quantum das exportações.

“Mesmo com queda do volume exportado, o forte incremento dos preços internacionais dos produtos exportados fez com que o valor atingisse um montante histórico”, disse o ministério em nota, citando análise de sua Secretaria de Comércio e Relações Internacionais.

Como exemplo do movimento, a pasta citou os embarques de soja, principal produto de exportação do Brasil, que recuaram de cerca de 10 milhões de toneladas em julho de 2020 para 8,7 milhões de toneladas no mês passado, mas apuraram elevação de 32,5% no preço médio na mesma base de comparação, o que levou o saldo exportado a cerca de 4 bilhões de dólares.

O ministério também destacou que as exportações de carnes bovina, suína e de frango superaram pela primeira vez na história a marca de 2 bilhões de dólares em um só mês, somando em julho 2,03 bilhões de dólares, puxadas pela aumento nos preços médios de exportação (+24%) e também pelo volume exportado (+8,8%).

O agronegócio contribuiu, ainda de acordo com a pasta, com participação de 44,2% nas exportações totais brasileiras no mês passado.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 11/08/2021

JBS TEM LUCRO DE R\$ 4,4 BI NO 2º TRI, MELHOR TRIMESTRE DA HISTÓRIA DA COMPANHIA

Por Nayara Figueiredo

SÃO PAULO (Reuters) – A JBS, segunda maior companhia de alimentos do mundo, reportou lucro líquido recorde de 4,4 bilhões de reais no segundo trimestre, alta de 29,7% no comparativo anual, impulsionada pelo desempenho das operações na América do Norte, conforme balanço divulgado nesta quarta-feira.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) ajustado da empresa também atingiu máxima histórica ao fechar o trimestre em 11,7 bilhões de reais, avanço de 10,3% na mesma base de comparação.

Na mesma linha, a receita líquida consolidada subiu 26,7%, para 85,6 bilhões de reais.

“Esse trimestre que estamos apresentando agora, o segundo, é o melhor de todos os trimestres da história da companhia. É o melhor em faturamento, em lucro líquido e o melhor operacional, em termos de Ebitda”, disse à Reuters o CEO global da JBS, Gilberto Tomazoni.

Com isso, a empresa anunciou que fará a antecipação de distribuição de dividendos intercalares no valor de 2,5 bilhões reais, o que representa 1 real por ação, a serem pagos em 24 de agosto de 2021.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 11/08/2021

MP LIBERA VENDA DIRETA DE ETANOL NOS POSTOS; PRODUTOR RECOLHERÁ TAXAS FEDERAIS

Presidente Jair Bolsonaro durante cerimônia no Palácio do Planalto

Por Roberto Samora e Lisandra Paraguassu

SÃO PAULO/BRASÍLIA (Reuters) – O governo do presidente Jair Bolsonaro editou medida provisória sobre o mercado de combustíveis que permitirá que produtores ou importadores de etanol hidratado possam comercializá-lo diretamente com os postos, o que deverá beneficiar os consumidores com preços mais baixos, disseram autoridades nesta quarta-feira.

A MP permite a dispensa da intermediação de agentes distribuidores na comercialização do etanol usado pelos veículos flex, o que era obrigatório até a edição da medida, potencialmente afetando margens das distribuidoras.

De outro lado, a MP prevê um sistema “dual” de tributação, com o produtor recolhendo todos os impostos federais, “mitigando o risco de sonegação fiscal”, afirmaram em notas os ministérios de Minas e Energia e Agricultura.

A proposta, que ainda permite que o transportador-revendedor-retalhista (TRR) possa comercializar etanol hidratado, também equaliza os tributos federais incidentes no etanol anidro nacional e no importado, “corrigindo a distorção então existente”.

“Ao visar a diminuição do preço para o consumidor final, a MP oferecerá um alívio aos brasileiros e brasileiras em meio à presente conjuntura econômica”, disse a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, em referência a uma alta nos preços dos combustíveis e pressão inflacionária.

“Damos um passo importante em benefício do consumidor...”, acrescentou o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, ao discursar durante a cerimônia de assinatura da MP.

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), entidade integrada por agentes da distribuição de combustíveis, afirmou que a associação não tem restrição à liberação da venda direta de etanol “desde que com o devido tratamento tributário que preserve a isonomia comercial e concorrencial entre os agentes econômicos, pilares para um mercado eficiente e saudável”.

“A medida trata da tributação do PIS/Cofins (tributos federais), mas o regramento do ICMS (tributo estadual) ainda há que ser acertado pelos Estados da federação”, destacou o IBP.

As medidas entram em vigor a partir do quarto mês subsequente à publicação da MP, visando propiciar aos Estados tempo suficiente para adequação à mudança proposta no tocante ao ICMS.

O Comsefaz, comitê que reúne os secretários estaduais de Fazenda, pontuou em nota que há uma discussão em curso sobre a mudança exigir lei estadual ou simples decreto por parte de cada Estado. Ainda de acordo com o Comsefaz, a venda de etanol diretamente a posto de combustível já estava de certa forma abarcada em convênio de 1997.

Já a União da Indústria de Cana-de-açúcar (Unica), que representa as usinas no centro-sul, principal região produtora de etanol, afirmou preliminarmente não ser contra a medida, mas comentou que questões tributárias estavam sendo analisadas.

O ministro de Minas e Energia reiterou, durante o evento, que Estados deveriam colaborar com o processo de alívio de custos dos consumidores, cobrando menores tributos.

Segundo nota da Presidência da República, para não haver renúncia de receitas, o texto prevê que as alíquotas aplicáveis à venda direta de etanol serão aquelas decorrentes da soma das alíquotas atualmente previstas para o produtor ou importador com aquelas que seriam aplicáveis ao distribuidor (Lei 9.718/98).

A MP ainda retira a desoneração tributária na venda de álcool anidro importado adicionado à gasolina pelo distribuidor quando este for importador, hipótese em que não há tributação nessa adição pelas distribuidoras. “Tal proposição tem a finalidade de equalizar a incidência tributária entre o produto nacional e o produto importado”, afirmou o governo.

Analistas e integrantes do setor ouvidos pela Reuters afirmaram que a venda direta não deve atingir os objetivos pretendidos pelo governo, como a redução dos preços dos combustíveis em grandes polos consumidores, aqueles mais distantes dos polos produtores.

Isso porque a logística para entrega do etanol nesses grandes centros é bastante complexa e demandaria investimentos por parte de produtores. Os distribuidores já possuem a infraestrutura necessária e realizam as entregas com escala.

A MP também trata da tutela regulatória da fidelidade à bandeira nos postos de combustíveis, o que gerou protestos do IBP.

Pela medida, os postos que exibem marcas de uma distribuidora poderão passar a comercializar combustíveis de outros fornecedores, desde que informado ao consumidor.

O IBP disse defender a regra atual de funcionamento do mercado de revenda de derivados, que permite a convivência entre o modelo sem exclusividade de marca e o de exclusividade, “o que assegura aos consumidores de combustíveis de todo o país a garantia de que os produtos da marca estampada nos postos tenham origem na distribuidora com a qual o revendedor mantém uma parceria comercial”.

“Este ponto é uma premissa para uma concorrência transparente e justa. Nesse sentido, o Instituto recebe com surpresa a Medida Provisória...”, declarou a associação.

Para o governo, “ao flexibilizar a denominada tutela regulatória da fidelidade à bandeira, preservando o direito do consumidor à informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, a medida fomenta novos arranjos de negócios entre os distribuidores de combustíveis e os revendedores varejistas”.

“Isso incentiva a competição no setor e estimula a entrada de novos agentes e a realização de investimentos em infraestrutura, o que pode gerar emprego e renda no país.”

Segundo o governo, a ação foi tomada a partir de deliberação do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e estudos realizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) com o objetivo de aumentar a concorrência.

Sobre o tema, o Comsefaz afirmou que não haverá mudanças fiscais com a possibilidade de combustíveis de marcas diferentes serem vendidos por um mesmo posto, com as alterações sendo mais comerciais e logísticas do que tributárias.

“Resta saber se os postos tratarão os combustíveis de marcas diferentes nas mesmas bombas ou bombas separadas. Não obstante, a sistemática fiscal não é afetada, apenas a parte comercial”, disse a entidade.

(Com reportagem adicional de Gabriel Araujo em São Paulo, Marta Nogueira no Rio de Janeiro e Marcela Ayres em Brasília)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 11/08/2021

GOVERNO NÃO ENTRARÁ NA GUERRA DE EUA E CHINA POR 5G, DIZ MINISTRO

O ministro das Comunicações, Fabio Faria, disse que o governo brasileiro não vai entrar no meio da guerra comercial entre Estados Unidos e China na discussão do 5G. Segundo ele, a restrição ao uso dos equipamentos da chinesa Huawei só se dará na rede privativa do governo, uma rede de comunicações exclusiva para órgãos públicos.

“A gente tem acompanhado isso, mas, como eu disse, a gente não vai entrar no meio dessa guerra entre EUA e China. Nosso edital do 5G já estava pronto”, disse, em audiência pública conjunta nas comissões de Educação e de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática da Câmara. “Temos uma situação resolvida com relação ao edital do 5G, que está amplamente divulgado. Temos restrições apenas na rede privativa do governo, em que colocamos algumas especificações, porque entendemos ser uma rede sensível, mas não na rede ampla”, acrescentou, em relação à rede comercial do 5G, que atenderá usuários e empresas.

O ministro reconheceu que não há como garantir que os equipamentos de rede de qualquer fornecedor não venham com backdoor – ou seja, com um dispositivo que permita espionagem. Para dar mais segurança às informações do governo, equipamentos de apenas um fornecedor poderão ser usados para a rede privativa, para que seja mais fácil identificar eventuais invasões ou vazamentos.

Faria afirmou ainda que a briga geopolítica mundial pelo domínio da tecnologia vai continuar mesmo após o leilão. Segundo ele, a falta de chips no mercado já é um reflexo disso. O ministro reiterou que o governo brasileiro não entrará no meio dessa disputa.

A Câmara pediu ao ministro que incluísse a conectividade das escolas públicas como uma das contrapartidas do leilão do 5G. O ministro explicou, porém, que elas serão indiretamente beneficiadas por meio do compromisso de atendimento de todos os municípios brasileiros. “Jamais aceitaria um leilão que excluísse qualquer escola”, afirmou.

Segundo ele, incluir uma lista de escolas no edital seria “redundante” e poderia atrasar a realização do leilão, previsto para o fim do ano, em até oito meses. “Quando chega internet no município, ela chega de forma simultânea para todos”, afirmou. “Eu disse à Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) que não era contra incluir as escolas, desde que não atrasasse o 5G. Mas se fosse para alterar teria que retroceder oito meses de trabalho, para o início do edital, e perder oito meses para colocar algo que já está lá seria redundante”, disse.

Faria disse ainda que o veto presidencial ao projeto de lei que destinou R\$ 3,5 bilhões para garantir internet de alunos e professores da rede pública se deu por orientação do Ministério da Economia, e não de sua pasta. Segundo ele, no ME argumentou que não havia fonte de recursos para o programa e o presidente Jair Bolsonaro poderia incorrer em crime de responsabilidade, o que ensejaria um impeachment.

O veto, já derrubado pelo Congresso, determina o repasse de recursos do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust) para a contratação de pacotes e compra de celulares e tablets para estudantes e docentes. Apesar de garantir que o 5G chegará a todos os municípios do País, Faria disse que o governo não tem como garantir pagamento mensal dos serviços de internet das escolas municipais e estaduais.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 11/08/2021



MONEYTIMES

QUEIROGA PREVÊ FIM DA EXIGÊNCIA DE MÁSCARA ATÉ FINAL DO ANO COM TODA POPULAÇÃO VACINADA

Por Reuters



Vamos poder tirar de uma vez por todas essas máscaras, e desmascarar aqueles que, mesmo que nunca tenham usados máscaras, precisam ser desmascarados (Imagem: Marcelo Camargo/Agência Brasil)

O ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, disse nesta quarta-feira que até o final do ano será possível retirar a exigência do uso de máscaras no país com o avanço da campanha de vacinação contra a Covid-19, uma vez que toda

a população estará imunizada contra a doença.

“Eu garanto a vocês, em nome do presidente Jair Bolsonaro, que até o final do ano toda a população brasileira estará vacinada contra a Covid-19.

Poremos fim ao caráter pandêmico dessa doença para tirar de uma vez por todas essas máscaras”, afirmou o ministro em discurso durante inauguração de uma Unidade Básica de Saúde (UBS) em Brasília.

“Vamos poder tirar de uma vez por todas essas máscaras, e desmascarar aqueles que, mesmo que nunca tenham usados máscaras, precisam ser desmascarados”, acrescentou, sem deixar claro a quem estava se referindo.

O Brasil vacinou até o momento 46,6 milhões de pessoas com as duas doses ou com imunizante de dose única, o que equivale a 29,5% da população adulta, enquanto 108,8 milhões de pessoas (68,8% da população) receberam apenas a primeira dose, de acordo com dados do Ministério da Saúde.

O número de casos e mortes por Covid-19 no país tem caído constantemente nas últimas semanas, mas há preocupações do próprio ministério com o retorno da doença em razão do alastramento da presença da variante Delta país afora.

Embora não prevalente no Brasil, ela tem sido responsável pelo aumento de registros da doença em países da Europa e nos Estados Unidos, por exemplo.

Em junho, o presidente Bolsonaro pediu um parecer a Queiroga para retirar a obrigatoriedade do uso de máscaras para pessoas que se vacinaram ou já tiveram Covid-19, mas o ministro tem dito que a decisão vai depender do avanço da campanha de imunização.

De qualquer forma, qualquer recomendação do ministério não poderia se sobrepor a uma lei nacional, aprovada no ano passado pelo Congresso, que exige o uso de máscaras em locais fechados, comércio, transporte coletivo e escolas, entre outros locais.

Além disso, o parecer também não poderia se sobrepor a regras estaduais e municipais sobre o tema, já que o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que os governos locais têm o poder de decidir sobre medidas de contenção da pandemia.

Fonte: MoneyTimes

Data: 11/08/2021

GOVERNO DO RIO ASSINA CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE ÁGUA E ESGOTO

Por Bruno Andrade



Concessionária atuará em 26 municípios e bairros da cidade do Rio (Imagem: Carlos Magno/Direitos reservados)

O governo do estado do Rio de Janeiro assinou, hoje (11), o contrato de concessão dos serviços de água e saneamento público para 26 municípios e para os bairros do centro, sul e norte da capital, com a empresa Águas do Rio, do grupo Aegea, consórcio vencedor do leilão da Companhia Estadual de Águas e Esgotos (Cedae), realizado em abril. O consórcio arrematou os blocos 1 e 4 por R\$ 15,4 bilhões, com ágios respectivos de 103,13% e 187,75%.

O governo do estado do Rio de Janeiro assinou, hoje (11), o contrato de concessão dos serviços de água e saneamento público para 26 municípios e para os bairros do centro, sul e norte da capital, com a empresa Águas do Rio, do grupo Aegea, consórcio vencedor do leilão da Companhia Estadual de Águas e Esgotos (Cedae), realizado em abril. O consórcio arrematou os blocos 1 e 4 por R\$ 15,4 bilhões, com ágios respectivos de 103,13% e 187,75%.

O governador do Rio de Janeiro, Claudio Castro, disse, ao assinar a concessão, que o objetivo é levar água, esgoto, cidadania e dignidade para a população do estado, transformando o ambiente. “Essa concessão demonstra uma virada de página no Rio de Janeiro”.

O governador lembrou que após a assinatura dos contratos, os municípios receberão a primeira parcela dos valores da outorga, equivalente a 65%. A expectativa é que esse montante esteja disponível já na segunda quinzena deste mês. O pagamento será dividido em três parcelas. As restantes serão desembolsadas em 2022 e 2025. “Agora, vamos fazer valer o que consta no edital. Para que todos os benefícios previstos sejam sentidos pela população o quanto antes e que, de fato, este dia seja um marco no saneamento do estado. Todo esse recurso adquirido com o leilão terá um único destino, investimentos para a população nos próximos anos”, disse o governador.

O secretário da Casa Civil, Nicola Miccione, disse que a formalização do documento dará início também à operação assistida, período de transferência da gestão para as duas empresas vencedoras do leilão. Essa fase tem duração prevista de seis meses, podendo se estender a nove meses.

Durante a transição, serão definidas as obras que deverão ser realizadas para que o estado atinja as metas de universalização. “Reforço que essa concessão que começa hoje vai mudar a vida de 10 milhões de pessoas que terão acesso aos serviços. Serão ainda gerados empregos e injetados pelo menos R\$ 126 bilhões diretamente na economia do estado e dos municípios nos 35 anos de concessão”, ressaltou o secretário.

Investimentos

O diretor-presidente da Águas do Rio, Alexandre Bianchini, anunciou que o planejamento já está pronto, e que a meta é garantir a universalização dos serviços em 12 anos, com 99% da população com acesso à água tratada e 90% com coleta e tratamento de esgoto.

“Logo no primeiro momento em que assumirmos a operação, já serão iniciados os investimentos nos bairros que a Águas do Rio atuará na capital e também nas demais 26 cidades. Outro ponto importante é que vamos ampliar a tarifa social não só para os 5% estipulados, mas vamos trabalhar para que essa tarifa chegue a mais pessoas, especialmente nesse momento de pandemia”, disse Bianchini.

A concessionária vai contribuir também para a recuperação ambiental da Baía de Guanabara com a construção de coletores de esgoto formando um cinturão, que vai evitar que milhões de litros de esgoto sem tratamento sejam despejados diariamente nesse ecossistema. Na implantação dos cinturões serão investidos R\$ 2,7 bilhões nos próximos cinco anos.

A Águas do Rio vai antecipar R\$ 645 milhões para a implantação dos sistemas de esgotamento sanitário em Japeri e Queimados e de cinturões em um trecho de Nova Iguaçu, municípios da Baixada Fluminense. Essas cidades estão na área de concessão da empresa e impactam diretamente no Rio Guandu, de onde vem a água que abastece a maior parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Bloco 3

O secretário da Casa Civil, Nicola Miccione, informou que o governo está dando prosseguimento à concessão do bloco 3, que não teve vencedores no leilão. Uma nova oferta está prevista para dezembro. O bloco vai beneficiar mais 3 milhões de pessoas no estado. O bloco 3 começou com sete cidades e agora soma.

Iguá

Amanhã (12), o governo do estado assinará contrato com a Iguá Saneamento, vencedora do Bloco 2 da Cedae, com outorga de R\$ 7,286 bilhões e ágio de 129,68%. O contrato envolve serviços de distribuição de água e coleta e tratamento de esgoto para cerca de 1,2 milhão de pessoas dos bairros da zona oeste do Rio de Janeiro e dos municípios de Miguel Pereira e Paty do Alferes, no centro-sul fluminense.

Fonte: MoneyTimes

Data: 11/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

“NÃO É GARANTIA DE QUE VAI ABAIXAR O PREÇO”, DIZ BOLSONARO SOBRE MP DA VENDA DIRETA DE ETANOL

Presidente voltou a colocar na tributação estadual o maior peso da composição dos preços
Por Larissa Fafá - 11 de agosto de 2021 - Em Biocombustíveis, Combustíveis, Política energética

Durante a cerimônia de assinatura da MP da venda direta de etanol, nesta quarta (11), o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) ressaltou que a medida, por si só, não garantirá redução no preço dos combustíveis.

Ele voltou a colocar na tributação estadual o maior peso da composição dos preços e cobrou dos parlamentares que seja aprovado, além da medida provisória, o projeto de lei complementar para tornar fixo um valor nominal do ICMS, que não tem tido apoio da sua base na Câmara dos Deputados.

A nova MP deve permitir duas tributações diferentes para a venda — a monofasia tributária para usinas que escolherem a venda direta e a permanência do modelo atual para quem permanecer com vendas para distribuidoras.

A medida provisória ainda não foi publicada no Diário Oficial.

“Isso não é uma garantia que vai baixar o preço nominal para cada tipo de combustível. [...] Essa medida é muito boa, mas carece de um complemento. Passa pelo parlamento brasileiro. Aí sim, nós fixando o valor do ICMS, a gente vai poder falar que o preço do combustível vai poder baixar”, disse Bolsonaro.

Com um tom mais ameno do que em declarações anteriores, o presidente comentou que já cedeu na proposta original que previa uma unificação do tributo estadual e garantiu que não quer “tirar dinheiro dos governadores via ICMS”.

“Hoje em dia o que acontece é que há bitributação. A base para cobrar ICMS não é o preço na refinaria, é o preço final na bomba. Então ele [governador] cobra ICMS também na margem de lucro dos bancos, cobra ICMS no transporte, cobra no PIS/Cofins e cobra também no próprio ICMS”, disse o presidente.

Base do governo negocia regra para nota fiscal

A proposta é o PLP 11/21, que estacionou no plenário da Câmara dos Deputados desde junho.

Inicialmente, a ideia era unificar o ICMS em todo Brasil, mas o relator da matéria, deputado Jaziel (PL/CE), apresentou um voto que estabelece a fixação de um valor nominal sobre o valor dos combustíveis na refinaria.

A versão tem apoio da Economia, mas o próprio líder do governo, Ricardo Barros (PP/PR), tem atuado junto com outros partidos para transformar o projeto apenas em uma obrigação de que os postos de combustíveis emitam nota fiscal com o valor nominal do tributo estadual.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, também embarcou na cobrança dos governos estaduais durante a cerimônia de assinatura da medida provisória.



“Esperamos que tenhamos a mesma contrapartida nos tributos estaduais. Eles representam em média 27% do preço para gasolina, 15% para etanol e 14% para GLP”, disse o ministro, em referência à cobrança de impostos federais, que é menor.

“Além disso, o ICMS é cobrado a partir de um percentual sobre base de cálculo que acompanha o preço final na bomba, potencializando o preço para o consumidor. Já o tributo federal não aumenta porque é um valor fixo. Consideramos importante que haja isonomia na tributação”, defendeu Bento.

Bolsonaro também ressaltou em seu discurso o peso dos tributos estaduais sobre a energia elétrica, que segundo o presidente é cobrado sobre a bandeira vermelha, e sobre o gás de cozinha.

Sem citar o valor nominal do desconto de R\$ 2,18 dado pelo governo desde o início do ano, o presidente voltou a destacar a isenção dos tributos federais sobre o GLP e questionou sobre quem estaria “ganhando dinheiro em cima dos pobres” ao cobrar até R\$ 130 em vasilhames de 13 quilos.

Na semana passada, Jair Bolsonaro já tinha dito que o preço do botijão poderia ser “até R\$ 60”, indicando que o problema estaria nas margens das distribuidoras, revendedoras e nos impostos.

Regulação da ANP foi judicializada

A medida provisória que libera a venda direta também deve versar sobre a fidelidade à bandeira nos postos de combustíveis.

Segundo o governo, a ideia é flexibilizar para que postos com bandeira possam escolher vender combustíveis de outro fornecedor — a chamada ‘bomba branca’.

Como adiantado pelo político epbr, a inclusão do novo trecho foi pedido do Palácio do Planalto e o motivo de atraso para que a medida saísse do papel. A promessa do governo a agentes do setor era de que a MP fosse publicada em maio deste ano.

Na prática, o governo passou por cima da ANP, que debatia o assunto com audiência pública realizada em julho para avaliar não só a bomba branca, como também o delivery de combustíveis e a redução de algarismos na divulgação do preço final dos postos.

O tema também foi recentemente judicializado. Na noite desta terça (10), a Justiça suspendeu a consulta pública da agência reguladora sobre a revisão da regulação a pedido do Sindicom.

A liminar (.pdf) foi dada por entender que o processo da ANP violou os direitos constitucionais ao dificultar a participação social de terceiros e o acesso público dos documentos.

O processo segue suspenso até que a agência preste esclarecimentos e libere acesso aos documentos em questão.

É um tema que enfrenta resistência de boa parte do mercado de combustíveis.

A fidelidade à bandeira parte de contratos particulares entre donos de postos e distribuidoras. Ao mesmo tempo, é uma atividade regulada, e a ANP precisa garantir a execução dos contratos, sob a justificativa de defesa do direito do consumidor — a certeza da origem do combustível.

A medida foi comemorada pela Associação Brasileira dos Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres (AbriLivre), que considerou um “grande passo rumo a uma competitividade de mercado”, mas cobrou uma regulamentação dos contratos de exclusividade dos postos.

“Não há justificativas para a distribuidora bandeirada vender combustíveis a postos bandeira branca por preços mais baixos do que aqueles cobrados dos postos ligados à sua rede. Não é admissível a perpetuidade dos contratos de exclusividade a partir de prazos superiores a 5 anos.”, destacou o diretor executivo da Abrilive, Rodrigo Zingales.

Já o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), que representa distribuidoras de combustíveis, divulgou uma nota em que diz ter recebido com surpresa a MP apresentada nesta quarta.

“Acreditamos que a proposta legislativa não traz benefícios em termos de preço e informação ao consumidor, mas aumenta os custos regulatórios e fiscais e cria uma desestruturação em um mercado bastante maduro e complexo”, diz a nota.

Segundo o IBP, os postos bandeira branca representam cerca de 47% do mercado, o que seria uma demonstração da competição entre os modelos.

“A manutenção da fidelidade à marca exposta nos postos revendedores dá ao consumidor a certeza da origem dos produtos. Além das dificuldades operacionais de se segregar nos tanques e bombas os produtos de diferentes origens e a virtual impossibilidade de separar os serviços presenciais e digitais eventualmente agregados, a clareza de comunicação ao consumidor ficará comprometida”, completa o instituto.

Segundo comunicado do governo, a ação foi tomada a partir de deliberação do CNPE e estudos realizados pela própria ANP “com o objetivo de aumentar a concorrência, beneficiando o consumidor final”.

Medida soluciona impasse tributário na venda direta

A MP deve solucionar um impasse antigo no debate sobre a venda direta: a adequação tributária para possibilitar o processo de usinas que optam pela venda direta aos postos de combustíveis.

Pelo texto da medida, será criado dois regimes tributários diferentes de acordo com a escolha de venda da usina.

O imposto federal será monofásico aos produtores apenas nos casos em que seja vendido diretamente aos postos de combustíveis, evitando assim a perda de arrecadação fiscal. Para outros combustíveis, como gasolina e diesel, a tributação federal já é monofásica e incide nas refinarias.

Nas vendas para as distribuidoras, a tributação continua como é feita atualmente. Hoje, parte do imposto é pago na etapa de produção e outra é arrecadada na distribuição.

O desenho da MP só foi possível após a mudança de avaliação da Receita Federal. Até o final do ano passado, a discussão tinha empacado na Receita, que não aceitava o pleito do setor sucroenergético por uma tributação dual que permitisse a monofasia para venda direta e a tributação em duas etapas para venda às distribuidoras.

Na época, a Receita argumentou que a manutenção de dois sistemas dificultaria a fiscalização feita pelo órgão, o que poderia acarretar em maior evasão fiscal.

A proposta inicial avaliada pelo governo — e apoiada pela Receita — de tornar monofásico todos os modelos de venda do etanol desagradou os produtores de cana, que previam um achatamento da margem das usinas, caso optassem pela venda através da distribuição.

O caminho para acertar como seria feita a tributação é discutida no Executivo desde 2019 e ficou parada durante anos por impasse entre áreas do governo.

A nova regra a partir da medida provisória deixa obsoleta a mudança regulatória prevista pela ANP de criar a distribuidora vinculada para permitir a venda direta do etanol.

A solução da ANP para viabilizar a venda direta de forma infralegal, segundo o próprio diretor-geral, foi tomada após uma demora por parte da Economia em decidir se aplicaria ou não a monofasia tributária para o combustível. A proposta, entretanto, é duramente criticada por parlamentares envolvidos no debate, que consideram a criação de uma nova empresa, mesmo que vinculada, um excesso de burocracia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/08/2021

BOLSONARO LIBERA VENDA DIRETA DE ETANOL E BOMBA BRANCA DE COMBUSTÍVEL POR MP

Por epbr - 11 de agosto de 2021 - Em Biocombustíveis, Comece seu Dia, Newsletter, Política energética

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) assina nesta quarta (11/8) uma medida provisória autorizando a venda direta de etanol – o que estava previsto –, mas decidiu incluir também a liberação das bombas brancas nos postos de gasolina.

— A venda direta do etanol é assunto antigo: a pressão de usineiros e parlamentares, especialmente do Nordeste, que contam com apoio do presidente desde 2019, já indicava a liberação da medida. O assunto passou por CNPE e ANP, para regulamentar a comercialização, mas depende de uma solução fiscal, que virá na MP.

— Hoje, a venda obrigatoriamente passa pelas distribuidoras. É uma regra da ANP, para controle de qualidade e da comercialização – ao estudar o tema, a agência não vê problema na mudança.

— Contudo, a tributação incide nos dois elos — a produção e a distribuição. A mudança legal é necessária para transferir toda a carga tributária para as usinas que optarem pela venda direta.

A novidade é a bomba branca. Por decisão do Planalto, o governo não vai esperar o debate na agência reguladora, que realizou uma audiência pública sobre o tema em julho, e está incluindo na medida provisória a instalação de bombas com combustível de qualquer distribuidora nos postos com acordo de exclusividade.

— É um tema que enfrenta resistência de boa parte do mercado de combustíveis. A fidelidade à bandeira parte de contratos particulares entre donos de postos e distribuidoras. Ao mesmo tempo, é uma atividade regulada, e a ANP precisa garantir a execução dos contratos, sob a justificativa de defesa do direito do consumidor – a certeza da origem do combustível.

— Essa questão também é questionada: se não seria o caso de a ANP deixar de fiscalizar a relação contratual entre as empresas. E as distribuidoras que se entendam diretamente com os postos de combustíveis.

A MP vai alterar a Lei do Petróleo, “permitindo que produtores ou importadores de etanol hidratado possam comercializá-lo diretamente com os postos de combustíveis”, informou o Planalto.

— “A MP também trata da tutela regulatória da fidelidade à bandeira, permitindo que os postos que optem por exibir a marca comercial do distribuidor possam comercializar combustíveis de outros fornecedores, desde que devidamente informado ao consumidor”.

— “A ação foi tomada a partir de deliberação do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e estudos realizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) com o objetivo de aumentar a concorrência, beneficiando o consumidor final”, diz o governo.

Acompanhe a assinatura da MP da Venda Direta, ao vivo, no canal da epbr.

O plenário do TCU analisa nesta quarta (11/8) nova denúncia de irregularidades na venda da refinaria Landulpho Alves (RLAM), na Bahia. Processo é relatado pelo ministro Walton Rodrigues e apura supostas irregularidades nos atos do Conselho de Administração da Petrobras, na aprovação da venda da unidade para o Fundo Mubadala.

— A RLAM foi a única refinaria vendida pela Petrobras até o momento. A venda já foi questionada no TCU, durante procedimento regular de acompanhamento, em razão do valor do acordo, inferior à precificação interna feita pela Petrobras. No fim, a corte entendeu que não havia irregularidades.

— O novo processo partiu de uma denúncia anônima. A venda da RLAM foi fechada este ano, por US\$ 1,65 bilhão, ainda sob a gestão de Roberto Castello Branco, ex-presidente da Petrobras. A previsão é que a transferência da operação para a Mubadala ocorra nos próximos meses.

O aumento da oferta da OPEP+ “não é suficiente”, afirma a Casa Branca. Em resposta à alta nos preços dos combustíveis dos EUA, o governo norte-americano está pressionando a OPEP+ para elevar ainda mais a oferta de petróleo no acordo de controle de produção vigente, que prevê +400 mil barris/dia por mês entre agosto e dezembro.

— “Em um momento crítico da recuperação [econômica] global, isso simplesmente não é suficiente”, diz nota do conselheiro de Segurança Nacional de Joe Biden, Jake Sullivan.

— Biden conseguiu aprovar esta semana no Senado o prometido pacote de US\$ 1 trilhão para infraestrutura, um esforço para convencer os Republicanos a injetar dinheiro na economia dos EUA. Vitória para os democratas, que ainda precisam passar o projeto pela câmara baixa – e vencer a resistência ao temor de grande impacto inflacionário.

— O pacote prevê aporte de R\$ 73 bilhões em energia limpa, não necessariamente no aumento de capacidade. Um gargalo nos EUA, que não possui um sistema integrado sob gestão federal, como o do Brasil, são as linhas de transmissão para permitir maior intercâmbio de energia e deslocar outras fontes.

Os futuros do Brent são negociados hoje em queda, perto dos US\$ 70. Depois da pancada no início da semana, quando os contratos para outubro chegaram a recuar 4% no intraday, o valor do óleo se recuperou.

— Mercado busca diariamente se antecipar aos possíveis efeitos da covid-19 na demanda de curto prazo. O fechamento da China preocupa, e alguns analistas já afirmam que o Brent pode cair mais – há pouco tempo, com o avanço da vacinação, a empolgação com a disparada dos preços produzia manchetes de óleo a US\$ 100.

— Pela manhã, futuros do WTI caíam 1,11%, a US\$ 67,53; e o Brent recuava 0,99%, a US\$ 69,93 o barril. Dados dos estoques americanos vão influenciar as cotações nesta quarta (11/8).

A Raízen, joint-venture entre Shell e Cosan, fechou acordo para comprar 50% da rede Barcos y Rodados (B&R), no Paraguai. O negócio de US\$ 130 milhões prevê o licenciamento da marca Shell para os postos da distribuidora.

— Companhia, que estreou na Bolsa de Valores este mês, também anunciou novos contratos de fornecimento de etanol celulósico (E2G), que totalizam 460 milhões de litros para os próximos nove anos. O etanol de 2ª geração é um diferencial competitivo pelo potencial de emissão de mais créditos de descarbonização do programa Renovabio.

A BR Distribuidora lucrou R\$ 382 milhões no segundo trimestre, o dobro na comparação com o ano passado, quando o mercado de combustível foi fortemente afetado pela pandemia. A receita líquida foi de R\$ 29,02 bilhões.

Crise energética. Levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) aponta que 63% dos industriais acreditam na possibilidade de racionamento de energia elétrica. O maior temor está no aumento do custo da energia, preocupação de 83% dos executivos. CNN

— Em julho, o Estadão mostrou que distribuidoras de energia já estão enviando cartas para grandes clientes comunicando o risco de corte de energia. As empresas alertam que em caso de déficit na rede, é preciso acionar o Plano de Corte Manual de Cargas (PCMC), para equilibrar o sistema. Na prática, um apagão controlado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/08/2021

RIO GRANDE DO NORTE ASSINA ACORDO PARA HIDROGÊNIO VERDE E EÓLICAS OFFSHORE

Segundo a governadora do estado, Fátima Bezerra, objetivo transformar o RN em um centro de produção de hidrogênio e amônia verde na América do Sul

Por Gabriel Chiappini - 11 de agosto de 2021 - Em Eólica, Mercado offshore, Transição energética

O governo do Rio Grande do Norte assinou um memorando de entendimento com a Enterprize Energy — empresa de energia com sede em Singapura — para desenvolver projetos de eólicas offshore e produção de hidrogênio verde (H2V) e amônia verde na costa do estado.

O processo de produção do H2V será via eletrólise (utilização da eletricidade para decompor a água em oxigênio e hidrogênio).

A eletricidade utilizada será fornecida pelas eólicas, enquanto a água virá de um processo de dessalinização da água do mar.

De acordo com o presidente da Enterprize, Ian Hatton, a expectativa de produção inicial é de 2 GW de energia de H2V.

“O litoral do Nordeste do Brasil tem um grande potencial”, diz Hatton.

A tecnologia será a mesma utilizada nas atividades da companhia em desenvolvimento no Vietnã.

Por lá, a empresa pretende chegar a 5 gigawatts (GW) de energia com produção de hidrogênio verde, também tendo as eólicas offshore como principal fonte de eletricidade.

“Estamos colaborando com empresas, governo local e universidades no Rio Grande do Norte em uma tentativa de identificar e desenvolver lugares para projetos de energia verde offshore que irão beneficiar substancialmente as comunidades locais”, completa.

Hoje, o Rio Grande do Norte conta com quatro projetos de eólicas offshore.

Ventos Potiguar, da Internacional Energias, é o maior, com 207 aerogeradores e capacidade total de 2,4 GW.

Ventos do Atlântico e Bosford Participações também têm projetos no estado, cada um somando cerca de 2 GW.

Além disso, somente este ano, o estado captou R\$ 5,35 bilhões em investimentos para eólicas onshore, conta a governadora Fátima Bezerra.

“Já somos líderes nacionais com mais de 5,3 GW de potência instalada e o potencial no mar é de mais 110 a 140 GW. Nosso poder de crescimento é imenso”, diz.

Segundo a governadora, o objetivo é que o estado se torne um centro de produção de hidrogênio e amônia verde na América do Sul.

“Estamos abrindo as portas para a produção de hidrogênio verde, apontado como o combustível limpo do futuro e o RN tem condições de ser o maior produtor de hidrogênio verde pelo menor custo do mundo”, afirma.

Tanto do H2V quanto a amônia produzidos devem ser destinados para distribuição local e exportação para mercados.

Eólicas offshore na produção de hidrogênio verde

Até agora, as empresas que já anunciaram oficialmente a intenção de produzir hidrogênio verde no Brasil foram: Qair (Ceará e Pernambuco), Fortescue (Ceará e Rio de Janeiro), Enegix (Ceará), White Martins (Ceará) e AmmPower (Espírito Santo).

Engie e EDP também devem assinar um memorando de entendimento com o Ceará, em breve.

Os projetos, que já somam mais de US\$ 22 bilhões, têm uma característica em comum: todos estão concentrados em portos brasileiros e pretendem usar energia de parques eólicos offshore.

Esses portos ainda combinam uma série de fatores estratégicos para o desenvolvimento da nova cadeia do H2V, como logística para exportação, proximidade de polos industriais e de fontes de energia renovável — utilizada na eletrólise para sintetização do H2V.

Demanda e oferta de H2

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

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

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

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

Na disputa pelo papel principal na transição energética, aparecem o hidrogênio azul (produzido a partir do gás natural com captura de carbono) e o verde.

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

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

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

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

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

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/08/2021

LIMINAR BARRA LIBERAÇÃO DE BOMBA BRANCA E DELIVERY NA ANP

Decisão da Justiça Federal do Rio de Janeiro interrompe consulta pública às vésperas de liberação da prática por medida provisória

Por Gustavo Gaudarde - 11 de agosto de 2021 - Em Combustíveis

Decisão liminar da Justiça Federal do Rio de Janeiro (.pdf) atendeu ao pedido das distribuidoras de combustíveis para interromper a consulta pública da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) que poderia levar à liberação das bombas brancas nos postos de gasolina.

A decisão foi tomada na terça (9), às vésperas da publicação da medida provisória assinada nesta quarta (11) para liberar a prática.

Por decisão de Jair Bolsonaro, o governo vai autorizar os postos com contrato de exclusividade com distribuidoras a venderem combustíveis de outros fornecedores.

A alternativa vinha sendo discutida na consulta pública 7/2021, cuja audiência foi realizada em 7 de julho. O tema enfrenta resistência do mercado de distribuição.

Além da flexibilização da fidelidade às bandeiras dos postos, a consulta visa a regulamentação do delivery de combustível.

O mandado de segurança foi movido pelo Sindicom – Sindicato Nacional das Empresas de Distribuição de Combustíveis e Lubrificantes.

“[O Sindcom] esclarece que não se volta contra o mérito dessas propostas normativas, mas sim contra vícios no seu devido processo legal normativo de discussão pública”, registra a decisão.

“Defiro em parte o pedido de liminar para suspender o processo normativo referente à consulta e à audiência Públicas nº 07/2021 até que a ANP preste as informações pertinentes em relação a adequada participação social, bem como com o acesso público à integralidade dos documentos do respectivo processo administrativo”, decidiu a juíza federal Cármen Lima de Arruda.

O processo, de fato, não consta no sistema da ANP, em consulta feita às 12h40, desta quarta (11). As informações — avisos, análises, minuta de resolução e contribuições feitas pelos agentes, bem como a transmissão da audiência — estão publicadas no site da ANP.

IBP é contra interferência

O Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás Natural (IBP) entende que a bomba branca pode causar confusão aos consumidores e tornar a fiscalização ainda mais complexa.

IBP representa as grandes distribuidoras do país, como BR Distribuidora, Ipiranga e Raízen, além da Petrobras e outras.

Em nota, o instituto se diz surpreso com a MP publicada nesta quarta, e defende a regra atual de funcionamento do mercado de revenda de derivados.

“Acreditamos que a proposta legislativa não traz benefícios em termos de preço e informação ao consumidor, mas aumenta os custos regulatórios e fiscais e cria uma desestruturação em um mercado bastante maduro e complexo”.

Segundo o IBP, os postos de combustíveis no Brasil já têm a opção de ostentar ou não marcas comerciais de distribuidora e os chamados postos bandeira branca representam cerca de 47% do mercado, o que demonstraria a competição entre os modelos.

“A manutenção da fidelidade à marca exposta nos postos revendedores dá ao consumidor a certeza da origem dos produtos. Além das dificuldades operacionais de se segregar nos tanques e bombas os produtos de diferentes origens e a virtual impossibilidade de separar os serviços presenciais e digitais eventualmente agregados, a clareza de comunicação ao consumidor ficará comprometida”, argumenta.

Já a Associação Brasileira dos Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres (AbriLivre) comemorou a liberação da bomba branca por MP.

“Não há racionalidade econômica de haver exclusividade para combustível comum. Não há justificativa para nos contratos de exclusividade não haver um modelo de precificação definido”, afirmou o diretor executivo da AbriLivre, Rodrigo Zingales.

Procurados, ANP e Sindicom não responderam imediatamente os contatos da redação. O espaço segue aberto para manifestações.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/08/2021

PREÇO DA GASOLINA DA PETROBRAS VAI SUBIR 3,5%, DIZEM IMPORTADORES

A realização da Petrobras no preço da gasolina é de 33%

Por epbr - 11 de agosto de 2021 - Em Combustíveis

A Petrobras vai elevar em em 3,5%, o preço médio da gasolina nas refinarias a partir de quinta (12), adicionando 9,45 centavos no litro do combustível, para R\$ 2,78. As informações são da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) e foram confirmadas pela Petrobras.

As informações foram publicada pela Reuters.

Em julho, a gasolina subiu 15,7 centavos, para R\$ 2,69 por litro, uma alta de 6,2%. No reajuste anterior, em 12 de junho, a companhia havia reduzido os preços em cerca de 2%. Em 1º de maio, também fez um corte no mesmo patamar.

Apesar das flutuações recentes, o preço do Brent no mercado internacional tem buscado o patamar de US\$ 70. No início deste semana, chegou a ser negociado próximo de US\$ 67, mas se recuperou. O mercado de óleo tenta se antecipar a eventuais choques na demanda causado pelo coronavírus, que volta a preocupar, mesmo com o avanço da vacinação.

O que pesa também nos preços é o dólar. A moeda americana tem demonstrado resiliência com a política monetária dos EUA, o que ajuda a conter os preços das commodities; A cotação em relação ao real segue forte; nesta quarta avançava 0,40%, a 5,2167 por volta de meio dia.

Em 3% de acordo, a Ativa Investimento calculava que a disparidade entre os preços domésticos e internacionais da gasolina chegou a bater 17%.

“Em meados de julho observamos a OPEP decidindo pela elevação da produção para os próximos meses, fato que gerou uma descompressão no preço do Petróleo no curto prazo, e, conseqüentemente, no preço da gasolina, que na oportunidade chegamos a estimar que a

defasagem do combustível estava em “apenas” 9%”, explicou Guilherme Sousa, economista da Ativa Investimentos, na época.

Ao confirmar o reajuste, a empresa informou que a “contribuição da Petrobras para o preço da gasolina na bomba passará a ser de R\$ 2,03 por litro em média”. Na gasolina fornecida pela Petrobras, a R\$ 2,78, são adicionados 27% de etanol anidro para comercialização nos postos.

“Até chegar ao consumidor são acrescidos tributos federais e estaduais; custos para aquisição e mistura obrigatória de etanol anidro; além dos custos e margens das companhias distribuidoras e dos revendedores”, diz a empresa.

Segundo contas da Petrobras, com base em dados da ANP entre 25 e 31 de julho, 12,2% do valor final da gasolina corresponde à margem bruta de distribuição e revenda e 15,7%, ao custo do etanol anidro. A carga tributária estadual é de 27,4% (ICMS) e federal de 11,7% (CIDE, PIS/PASEP e COFINS).

A realização da Petrobras foi de 33% no período.

No segundo trimestre de 2021, as vendas de gasolina da Petrobras subiram 12,7% na comparação com o primeiro trimestre.

“A redução da participação de terceiros, proporcionou à companhia um aumento da participação no mercado doméstico de gasolina, com destaque para as vendas de junho de 2021”, informou a companhia na divulgação de resultados.

“Houve ganho de participação da gasolina sobre o etanol hidratado em veículos flex, menor importação de terceiros, menor colocação de produto por outros produtores e flexibilização nas medidas restritivas associadas à pandemia da COVID-19 em relação ao 1T21”.

A produção de gasolina aumentou 2,0% no período, mesmo com paradas programadas de refinarias.

“Não é garantia de que vai abaixar o preço”, diz Bolsonaro sobre venda direta de etanol

Durante a cerimônia de assinatura da MP da venda direta de etanol, nesta quarta (11), o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) ressaltou que a medida, por si só, não garantirá redução no preço dos combustíveis.

Ele voltou a colocar na tributação estadual o maior peso da composição dos preços e cobrou dos parlamentares que seja aprovado, além da medida provisória, o projeto de lei complementar para tornar fixo um valor nominal do ICMS, que não tem tido apoio da sua base na Câmara dos Deputados.

A nova MP deve permitir duas tributações diferentes para a venda — a monofasia tributária para usinas que escolherem a venda direta e a permanência do modelo atual para quem permanecer com vendas para distribuidoras.

“Isso não é uma garantia que vai baixar o preço nominal para cada tipo de combustível. [...] Essa medida é muito boa, mas carece de um complemento. Passa pelo parlamento brasileiro. Aí sim, nós fixando o valor do ICMS, a gente vai poder falar que o preço do combustível vai poder baixar”, disse Bolsonaro.

A medida provisória ainda não foi publicada no Diário Oficial.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/08/2021

MERCADO DE CARBONO É SAÍDA PARA SETOR ELÉTRICO, MAS PREÇO BAIXO PREOCUPA

Por Nayara Machado - 11 de agosto de 2021 - Em Diálogos da Transição, Setor elétrico

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

O Brasil procura no mercado de carbono uma alternativa para substituir os subsídios ao setor de energia renovável.

A Lei 14.120/2021 que trata da modernização do setor elétrico deixou ao Poder Executivo um prazo de doze meses para definir mecanismos de consideração dos benefícios ambientais das fontes renováveis no sistema.

Precificação de carbono, mercado de carbono (algo como um RenovaBio) e valoração nos leilões são algumas propostas em estudo.

Em abril, a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) deu início a uma série de workshops para discutir a melhor forma de migração da política de subsídios às fontes renováveis para um novo mecanismo de estímulos à geração de energia limpa.

No primeiro workshop, o Ministério da Economia descartou a criação de um tributo para o carbono.

Na semana passada, o terceiro workshop trouxe exemplos internacionais de Quebec, no Canadá, e da Califórnia, nos EUA, para apontar caminhos possíveis para um mercado de carbono no setor elétrico Brasileiro.

Segundo Agnes da Costa, chefe da Assessoria Especial de Assuntos Regulatórios do Ministério de Minas e Energia (MME), o mercado de carbono é promissor para o Brasil, mas ainda existem questões que precisam ser avaliadas, como o preço baixo do carbono e o risco de dupla contagem e vazamento de emissões.

“Da nossa parte, enquanto a gente ainda não tem nada estruturado sobre o mercado de carbono, a gente está tentando viabilizar isso para as empresas no Brasil, especialmente em setores que são mais difíceis de descarbonizar”, disse Agnes durante o workshop da EPE.

A assessora do MME também destacou o relatório da Agência Internacional de Energia (IEA), o Net Zero by 2050, que indica a necessidade de desenvolvimento de novas tecnologias para o mundo alcançar emissões líquidas zero.

“Quando se tem a precificação de carbono, naturalmente se tem um esforço maior no desenvolvimento de novas tecnologias. Mas ainda é preciso amadurecer as reflexões sobre o offset, para identificar o quanto isso pode atrasar o desenvolvimento de novas tecnologias ou prejudicar certos países em detrimento de outros na contagem de emissões globais”, pontuou.

No caso do preço do carbono, o RenovaBio dá uma referência.

Primeiro mercado regulado de carbono do Brasil, o RenovaBio é voltado para o setor de combustíveis e obriga distribuidoras a adquirirem créditos de descarbonização (CBio) na B3.

O programa começou a valer em 2020 e o CBio – que equivale a uma tonelada de carbono e já chegou a ser negociado por R\$ 72 no ano passado – esta semana chegou ao preço médio de R\$ 27,51.

A título de comparação, em maio, o preço do carbono na Europa chegou a 50 euros por tonelada, o que equivale a cerca de R\$ 330.

Para Giovanni Machado, diretor da EPE, seguir pelo caminho de um mercado de carbono passaria precisaria passar por um processo progressivo e gradual, com uma fase piloto de alocação

gratuita de permissões de emissão para ampliar o engajamento dos stakeholders, até chegar a uma curva de aprendizagem.

Mas, para que esse modelo funcione, o governo terá que ser capaz de dar previsibilidade e promover estabilidade de longo prazo, explicou Luca Lo RE, analista de Meio Ambiente e Mudança Climática da IEA.

“Começar com alocações gratuitas pode ajudar na fase inicial do sistema, para o setor privado se acostumar com a dinâmica do mercado, mas é importante manter em mente que a alocação gratuita não necessariamente ajuda a reduzir emissões diretamente porque não há nenhum preço atrelado ao carbono”, disse.

Ele defende um modelo de política que traga a sinalização de quando acabará a fase de alocação gratuita e início de um mercado regulado.

Mercado de carbono californiano

Em setembro de 2006, o governo da Califórnia instituiu por lei um programa estadual relacionado a mudanças do clima: a Assembly Bill 32 (AB32) – ou Global Warming Solutions Act.

A AB32 estabeleceu um limite estadual de emissões e passou a obrigar que empresas de setores específicos com atuação no estado reportem suas emissões de gases de efeito estufa.

Já em 2013, a agência estadual California Air Resources Board (CARB), responsável pela regulamentação de medidas para atingir as metas, instituiu um mercado de comércio de emissões cap-and-trade.

Neste modelo, o governo estabelece um teto (cap) de emissões para determinados setores; distribui permissões (allowances) entre os atores econômicos e exige que os emissores apresentem uma permissão para cada unidade de gases de efeito estufa emitida.

A alocação de permissões inicialmente é feita de forma gratuita e, com o tempo, há uma porcentagem crescente de alocações que devem ser adquiridas em leilão.

Embora o modelo busque incentivar a redução de emissões aumentando o custo econômico delas, os reguladores californianos precisaram estabelecer normas para evitar tanto a fuga de investimentos para outros estados e o vazamento de carbono.

A falta de precisão nas regras do mercado de carbono da Califórnia permitiu a emissão sem lastro, entre 20 e 40 milhões de toneladas de carbono equivalente, mostra uma matéria da ProPublica.

Curtas

IPCC. Críticos à indústria de óleo e de energia, ganharam mais um reforço de peso para defender que a solução é interromper os negócios que lançam mais carbono na atmosfera...

...Relatório do IPCC mostra o Brasil como o país mais afetado na América do Sul pela elevação dos níveis do mar nos próximos anos. epbr

Etanol. Medida Provisória publicada hoje deve permitir duas tributações diferentes para a venda — a monofasia tributária para usinas que escolherem a venda direta e a permanência do modelo atual para quem permanecer com vendas para as distribuidoras...

...Durante a cerimônia de assinatura da MP, Jair Bolsonaro ressaltou que a medida, por si só, não garantirá redução no preço dos combustíveis e voltou a culpar tributos estaduais. epbr

Eletrificação de plataformas. O Conama aprovou na terça (10) proposta de aplicabilidade da Resolução Conama no 382/2006 às plataformas de petróleo. A resolução trata de limites máximos de emissão de poluentes atmosféricos para fontes fixas...

...A proposta de alteração da resolução permitirá o emprego da tecnologia all electric nas plataformas de petróleo, possibilitando a geração centralizada em um único ponto e reduzindo a quantidade de combustível usada. MME

Mercado livre. A GreenYellow recebeu a autorização da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) para atuar como comercializadora varejista de energia no Brasil. A multinacional francesa se junta ao grupo de pouco mais de 20 empresas habilitadas a atuar nessa modalidade.

Eólica. A Casa dos Ventos assinou dois contratos de compra e venda de energia com a Copel Mercado Livre. A empresa vai fornecer 87 MWm em 2023 e a partir do Complexo Eólico Rio do Vento, um dos maiores parques eólicos do mundo, em fase de construção no Rio Grande do Norte.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

ARTHUR LIRA ANTECIPA VOTAÇÃO DA REFORMA ELEITORAL

Decisão foi tomada após reunião de líderes majoritários da base e pegou parlamentares de surpresa

Por *Fernanda Trisotto, Bruno Góes e Evandro Éboli*



Deputado federal Arthur Lira (PP - AL) Foto: Maryanna Oliveira/Câmara dos Deputados / Agência O Globo

— Eu queria atenção do Plenário para informar a todos que na reunião majoritária de líderes da base, os parlamentares pediram que fosse votado imediatamente no plenário a proposta da reforma eleitoral. Essa presidência suspende de novo a votação dos destaques, encerra essa sessão e convoca outra imediatamente com a pauta específica da reforma eleitoral — anunciou

Lira.

A decisão de Lira gerou reações entre os parlamentares e alguns mencionaram que a virada da ordem do dia foi 'inacreditável'. Os deputados avaliavam destaques de uma medida provisória que alterava regras trabalhistas e a análise da proposta de mudanças no Imposto de Renda estava na pauta do dia.

Levar o tema ao plenário também foi resultado de um acordo: como não havia consenso sobre as mudanças a serem adotadas na Comissão Especial, o texto foi aprovado para que alterações sejam feitas por todos os deputados.

Texto retoma coligações e cria distrito

A proposta de reforma eleitoral foi aprovada na Comissão Especial na noite da segunda-feira, em sessão que começou instantes após a relatora da proposta, Renata Abreu (Podemos-SP), protocolar a última versão de seu parecer. O texto aprovado prevê a adoção do distrito e a volta das coligações proporcionais. Essas mudanças são alvo de críticas e consideradas retrocessos por especialistas.

Outra mudança do texto é a adoção do voto preferencial. Esse modelo, de certa forma, acaba com o segundo turno nas disputas majoritárias, como presidente, governador e prefeito.

Nessa modalidade, o eleitor escolhe cinco candidatos, na sua ordem de preferência. Se algum dos candidatos obtiver 50% dos votos mais um, estará automaticamente eleito. Se não alcançar, aí começa a matemática: se exclui, inicialmente, o quinto mais votado. Depois faz nova conta com os quatro restantes. Se, entre esses, ninguém ainda alcançar a maioria absoluta (50% mais 1), exclui o quarto lugar. E assim por diante, até que um deles atinja o patamar necessário.

Para estimular candidaturas de mulheres e de negros, a relatora inseriu no texto o "voto em dobro". Cada mulher ou negro, ou negra, que seja eleito o cálculo para efeito de fundo partidário será dobrado. Por exemplo: uma mulher eleita com 50 mil votos, na hora de contabilizar para distribuição desse recurso serão contados 100 mil votos, o dobro do que ela obteve.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/08/2021

PROCURADORIA DO CADE DEFENDE ARQUIVAMENTO DE CASO GRAN PETRO NO AEROPORTO DE GUARULHOS

Por Mariana Barbosa



Edilson Dantas | Agência O Globo

A Procuradoria Geral do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) emitiu ontem um parecer sugerindo o arquivamento do caso da Gran Petro contra o pool de distribuição de combustível de aviação no aeroporto de Guarulhos -- formado por Raízen, BR e AirBP -- por supostas práticas anticoncorrenciais.

O parecer foi emitido após mais de um ano de análise econômica do caso e reverte um parecer anterior da própria procuradoria, que havia ratificado o posicionamento da Superintendência-geral da autarquia, favorável à Gran Petro. O caso estava para ser julgado no ano passado, quando o conselheiro relator Luiz Augusto Hoffmann pediu um parecer extraordinário sobre o caso para o Departamento de Estudos Econômicos. Para que o caso seja arquivado, falta ainda uma manifestação do Ministério Público, que no ano passado já havia defendido o arquivamento.

O estudo do DEE no qual se baseia o novo parecer da Procuradoria do Cade diz que não há barreiras de entrada ao mercado e que é razoável exigir uma certificação técnica do operador, como vem exigindo a GRU Airport, o administrador do aeroporto paulista. Para a Gran Petro, a exigência seria uma forma de inibir a concorrência.

A Gran Petro briga na Justiça, e até então no Cade, para ter acesso a infraestrutura de dutos de abastecimento em Guarulhos. As empresas do pool alegam que não são contra a concorrência, mas que fizeram investimentos milionários na infraestrutura de dutos e que franquear o acesso a uma empresa que não investiu no negócio gera insegurança jurídica.

À Gran Petro foi dada a opção de entrar em Guarulhos por meio de caminhões tanques, mas a empresa alega que não teria condições de competir de igual para igual.

-- Todos são favoráveis à competição no mercado, mas não se pode permitir que isso ocorra em afronta à segurança jurídica e colocando em risco a operação de distribuição de combustíveis em um aeroporto como Guarulhos -- diz o advogado Ricardo Inglês de Souza, sócio do IWRCF, que defende a AirBP no caso.

Segundo ele, em aeroportos onde a AirBP não tem acesso ao pool de dutos, como Salvador, a empresa atua com caminhões-tanques.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/08/2021

COMISSÃO DO SENADO APROVA PROJETO QUE INSTITUI BÔNUS PARA QUEM REDUZIR CONSUMO DE ÁGUA EM SITUAÇÕES DE CRISE

Entidades reguladoras deverão beneficiar quem reduzir o consumo em momentos de escassez hídrica

Por Gabriel Shinohara



O texto institui que as entidades reguladoras deverão instituir políticas de bonificação Foto: Infoglobo

BRASÍLIA — A Comissão de Meio Ambiente (CMA) do Senado aprovou nesta quarta-feira um projeto que determina que as entidades reguladoras do uso da água criem políticas para bonificar consumidores que reduzirem o uso da água em situações de crise. O texto segue para apreciação da Comissão de Infraestrutura.

Essas políticas de bonificações seriam acionadas em situações de racionamento de água em que as entidades reguladoras decidam por aumentar as tarifas. Ou seja, além de subir os preços, as entidades devem beneficiar os consumidores que reduzirem o uso da água.

CNI: Racionamento de energia já está no radar de 62% dos empresários da indústria

O relatório do senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) aponta que atualmente as entidades já podem instituir esse tipo de política, mas não há obrigação.

O texto aprovado pela comissão cria essa necessidade, mas não determina o valor do bônus.

“Entendemos que o projeto pode ser mais efetivo caso ele torne obrigatória a criação de política de incentivos ao uso racional quando houver instituição de tarifa de contingência que eleve o preço da água tratada. Nesse caso, há maior justiça tarifária, porque o aumento de tarifa impactará mais intensamente aqueles que não reduzirem ou que aumentarem o consumo de água”, diz o relatório aprovado pela CMA.

O texto inicial da matéria apresentado pela senadora Rose de Freitas (MDB-ES) aponta experiências positivas com essa política nos estados. Uma delas é o caso da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp), que durante a crise hídrica de 2014 instituiu um bônus de 10% a 30% para quem reduzisse o consumo e um aumento de 40% a 100% para quem aumentasse.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/08/2021

PEC DOS PRECATÓRIOS ABRE CAMINHO PARA GOVERNO ANTECIPAR RECEITAS DO PRÉ-SAL

Estatal PPSA prevê arrecadar cerca de R\$ 400 bilhões com venda de petróleo até 2032; dinheiro poderia ser antecipado pelo Executivo

Por Manoel Ventura



Pré-sal. Plataforma da Petrobras: Guedes quer antecipar receita do petróleo Foto: Divulgação

BRASÍLIA — A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que permite o parcelamento de dívidas do Executivo decorrentes de decisões judiciais (os chamados precatórios) abre caminho para o governo antecipar receitas que terá com a exploração de petróleo na camada pré-sal ao longo dos próximos anos.

O texto, divulgado nesta terça-feira, cria um fundo para o pagamento antecipado de precatórios parcelados e para abater a dívida pública. A ideia inicial era que uma parte desses recursos também fosse destinada para pagar um “bônus” para beneficiários do novo Bolsa Família, mas o governo decidiu deixar que o Congresso faça essa mudança ao longo da tramitação da PEC.

O fundo será abastecido com uma série de receitas do governo, como concessões e privatizações. Entre essas receitas, a PEC lista a “antecipação de valores a serem recebidos, pela União, a título do excedente em óleo em contratos de partilha de petróleo”. Não se trata de antecipação de royalties nem de impostos (como fez o Rio no passado).

O regime de partilha de produção rege os principais contatos do pré-sal. Por esse modelo, o governo fica com uma parte do petróleo que é produzido pelas empresas nos campos, descontados os custos de produção. É essa receita que o governo quer antecipar.

Os contratos são geridos pela estatal PPSA, responsável pela venda direta do óleo que cabe ao governo. A PPSA estima que vai receber mais de R\$ 400 bilhões entre até 2032 com a comercialização do óleo-lucro dos 17 contratos existentes. O dinheiro não é da empresa, vai para os cofres do Tesouro. E esse valor não leva em conta a receita com royalties de petróleo e impostos.

É esse montante de recursos que, no limite, podem ser antecipados pelo governo, seja em uma ou mais operações hoje, o dinheiro arrecadado com a venda de óleo pela União vai para o Fundo Social do pré-sal, cuja finalidade legal é destinar recursos para educação, cultura, esporte, da saúde pública, ciência e tecnologia e meio ambiente.

Integrantes do governo, por outro lado, ressaltam que para estruturar a venda antecipada do petróleo seria necessário estudar, por exemplo, tendências de câmbio e de preços de referência para o barril de petróleo e estipular algum tipo de deságio.

O deságio é necessário já que o comprador assumiria o que hoje é risco da União: não saber exatamente qual será a taxa de câmbio, os preços do petróleo e do gás no futuro, além do próprio potencial de alguns campos ainda em exploração.

Durante entrevista nesta terça-feira, o secretário do Tesouro, Jeferson Bittencourt, disse que não há previsão de arrecadação, mas afirmou que o objetivo da PEC é de fato antecipar os recursos do pré-sal.

— É uma porta que ficou aberta para a possibilidade de antecipar os recursos da venda desses contratos (do pré-sal). É uma possibilidade, na linha das outras que estão lá, no sentido de viabilizar, dar eficiência e celeridade aos processos de desestatização. É mais uma medida de redução do tamanho do Estado — disse Bittencourt.

Ex-secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia e hoje presidente da EnP Energy, Márcio Félix afirma que o principal desafio é quantificar essas receitas:

— O fluxo de caixa da União associado à produção do pré-sal no regime de partilha é um dos recebíveis de maior liquidez no mercado energético mundial. O desafio de antecipá-lo está em sua correta quantificação, mas há formas de mitigar esse risco .

Sempre esteve nos planos do ministro da Economia, Paulo Guedes, antecipar recursos do pré-sal, no que ele chama de privatização da PPSA. Porém, havia muitas dúvidas dentro do governo sobre como isso poderia ser feito. Ao colocar essa possibilidade na PEC, caso ela seja aprovada pelo Congresso, o governo ganha mais segurança jurídica para a medida. Guedes já disse que a PPSA poderia se tornar tão “corrupta”, nas palavras dele, quanto a PDVSA, a estatal de petróleo da Venezuela, se nada fosse feito.

— O que me preocupa é institucionalizar a receita paralela e não atacar o fundamento do problema. As despesas com precatórios crescem há anos e vão continuar crescendo — disse Juliana Damasceno, pesquisadora de Economia Aplicada do Ibre/FGV.

O fundo previsto na PEC dos Precatórios contará também com receitas da alienação de imóveis da União ou de rendimentos de fundos integralizados com esses imóveis, de privatizações, de dividendos (descontado as despesas de estatais deficitárias), de concessões, e da arrecadação decorrente do primeiro ano de redução de benefícios tributários.

Regra de ouro

A PEC muda ainda a regra de ouro, norma fiscal prevista na Constituição segundo a qual o governo não pode se endividar para pagar despesas correntes. Essa regra vem sendo descumprida anualmente desde 2019, depois de sucessivos rombos nas contas públicas.

Hoje, para descumprir a regra, o governo precisa de uma autorização especial do Congresso, que é solicitada ao longo do ano no qual o Orçamento é executado. Em 2021, por exemplo, a autorização especial solicitada foi de R\$ 164 bilhões.

O governo propôs abreviar essa autorização. No lugar da autorização especial do Congresso ser dada ao longo do ano, ela passaria a ser feita junto do próprio Orçamento — essa autorização, porém, terá um valor específico, e não será genérica.

Caso a PEC seja aprovada dessa forma, em 2022, o Congresso poderá autorizar o governo a descumprir a regra de ouro na mesma votação em que discutirá o Orçamento anual.

Por outro lado, se a necessidade de crédito foi maior do que o aprovado no Orçamento, o governo seguirá o mesmo caminho de hoje: a solicitação de um crédito extra ao longo do ano.

Ainda há duas regras fiscais que o governo precisa cumprir: o teto de gastos, que limita o crescimento das despesas da União à inflação do ano anterior; e a meta fiscal, que estabelece uma meta de resultado final para as contas públicas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/08/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'PACOTÃO' TRABALHISTA AVANÇA NA CÂMARA COM REDUÇÃO DE HORA EXTRA E CONTRATO SEM CARTEIRA ASSINADA

Deputados aprovaram, junto com proposta que permite reduzir salários e jornada ou suspender contratos, texto-base que cria três programas com pagamento de bolsas aos trabalhadores; mudanças permanentes na CLT provocaram críticas por 'precarização'

Por Camila Turtelli e Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Câmara dos Deputados aproveitou a medida provisória que permitiu às empresas reduzirem jornada e salário ou suspenderem os contratos de trabalho durante a pandemia para incluir um pacote que afrouxa regras de contratação de jovens e trabalhadores informais, com redução no Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Além disso, os deputados ainda aprovaram mudanças na forma como as empresas pagam horas extras para algumas categorias.

O texto-base da MP com mais três programas foi aprovado pelos deputados na terça-feira, 10. Eles ainda precisam analisar sugestões de mudanças, os chamados destaques, mas a data ainda não está marcada. Depois, a proposta segue para o Senado. Um dos programas, patrocinado pelo novo ministro do Trabalho, Onyx Lorenzoni, permite a contratação de jovens e pessoas acima de 50 anos sem vínculo empregatício.

As medidas são apostas do governo para a geração de emprego. O "pacotão" e o novo Bolsa Família, batizado de Auxílio Brasil, são a principal aposta do presidente Jair Bolsonaro para recuperar sua popularidade e chegar competitivo nas eleições de 2022. Críticos, porém, acreditam que as mudanças vão precarizar as relações trabalhistas.

O relator da MP, Christino Áureo (PP-RJ), protocolou o novo parecer, com mais de 100 páginas, na noite de segunda-feira, 9, sem dar chance para um debate aprofundado entre os deputados. O texto recebeu críticas de parlamentares da oposição por promover mudanças permanentes nas leis trabalhistas (CLT), cuja vigência se dará além do período da pandemia.

“Tínhamos que estar aqui pensando em políticas de transferência de renda, que chegassem às famílias brasileiras, que retornassem ao consumo, às indústrias. Isso pode inclusive gerar emprego, e não esse esculacho com o trabalhador de que trata esse relatório da MP 1045”, criticou a líder do PSOL na Câmara, deputada Talíria Petrone (RJ).

A medida teve apoio da base do governo. “Temos certeza de que essa medida provisória vai ajudar a preservar muitos empregos. Os empresários ainda passam por um sufoco para poder manter o comércio, a empresa, os postos de empregos ainda ativos”, afirmou o deputado Coronel Tadeu (PSL-SP).

Entenda os programas:

Serviço voluntário

O pacote tira do papel a proposta do novo ministro de Trabalho e Previdência, Onyx Lorenzoni, de criar um serviço de prestação voluntária destinado a reduzir os impactos causados pela emergência de saúde pública do coronavírus, como antecipou o Estadão. Onyx passou os últimos dias costurando os detalhes do programa. As atividades de interesse desse novo serviço serão definidas pelos municípios. Não haverá vínculo empregatício ou profissional.

Poderão ser beneficiadas pelo programa pessoas com idades entre 18 e 29 anos e superior a 50 anos. O programa terá duração de um ano e meio (18 meses) e o valor pela prestação do serviço não poderá ser inferior ao salário-mínimo hora. Sem destinar fonte de financiamento, a proposta

prevê que o governo poderá bancar em até R\$ 125 o valor da remuneração, que no texto é chamada de um nome bem complexo: “contraprestação pecuniária mensal”.

Programas com bolsas para trabalhadores

Além do serviço de prestação voluntária, a MP cria outros dois programas, com custo de R\$ 41,1 bilhões entre 2022 e 2026, que na versão original seriam bancados em boa parte com 30% dos recursos do Sistema S. Depois da articulação das confederações patronais, que têm sob o seu guarda-chuva o Sistema S, o relator tirou essa “fachada” nos recursos dessas entidades. O relator, porém, acabou deixando uma brecha para que um dos bônus dos dois programas, o chamado BIP (Benefício de Inclusão Produtiva), no valor de R\$ 275, seja pago pela empresa empregadora, mas ela poderá compensar o gasto depois com a contribuição que paga ao Sistema S, um custo da folha de salários.

Ao longo dos últimos dias, o ministro da Economia, Paulo Guedes, e Onyx buscaram apoio para a mudança e pediram voto de confiança prometendo ajustes depois no decreto que vai regulamentar os programas.

Um deles é o Programa Primeira Oportunidade e Reinserção no Emprego (Priore), voltado a jovens de 18 a 29 anos, no primeiro trabalho com carteira assinada, e a pessoas com mais de 55 anos que estejam desempregadas há mais de 12 meses. Pela proposta, os contratos terão duração de até dois anos e os trabalhadores poderão receber até dois salários mínimos (R\$ 2,2 mil).

Para incentivar as empresas a contratar pelo programa, foi reduzida a alíquota de recolhimento do FGTS. Atualmente, a alíquota de recolhimento do FGTS é única para todas as empresas e é de 8% sobre o salário. Com a mudança passa para 2% para microempresas, 4% para empresas de pequeno porte e 6% para as demais.

Se o texto for aprovado, além da remuneração paga pela empresa, o governo vai pagar diretamente ao trabalhador um bônus de até R\$ 275 (o valor vai variar de acordo com a carga horária). O Ministério da Economia estima um custo de R\$ 23,9 bilhões para o Priore em cinco anos.

O outro programa é o Regime Especial de Trabalho Incentivado, Qualificação e Inclusão Produtiva (Requip), voltado para garantir a qualificação profissional e a inclusão produtiva do jovem de baixa renda no mercado de trabalho. Como não há vínculo formal de trabalho, o programa prevê o pagamento de uma bolsa (metade bancada pela empresa, metade pelo governo), que vai ser de até R\$ 550. O valor também vai depender da carga horária.

O programa será voltado a jovens com idade entre 18 e 29 anos e pessoas sem vínculo registrado em carteira há mais de dois anos ou trabalhadores de baixa renda oriundos de programas federais de transferência de renda. A jornada de trabalho poderá ser até 22 horas semanais, e as empresas terão que, obrigatoriamente, ofertar qualificação profissional aos bolsistas.

Para bancar a bolsa, a empresa fica autorizada a compensar o valor da prestação mensal com as contribuições que paga às entidades do Sistema S limitada a 15%. No período de 2022 a 2026, o custo estimado é de R\$ 17,2 bilhões.

O presidente do Sebrae, Carlos Melles, disse ao Estadão que o Sebrae vai fazer um voucher para as micro e pequenas empresas que empregarem para dar treinamento aos novos empregados. O acordo foi feito em almoço nesta terça com o ministro Paulo Guedes. “Ele nos disse que ficássemos tranquilos que isso viria num decreto e que confiasse nele”, disse Melles. Segundo ele, o voucher será de R\$ 275.

Jornada complementar facultativa

Ainda foi aprovada a criação da jornada complementar facultativa, apenas para atividades e profissões com carga horária diferenciadas por lei, como professores, advogados e jornalistas.

Essa mudança só poderá ser aplicada se estiver aprovada em acordo coletivo. A medida permite que o expediente do trabalhador seja estendido até o limite máximo previsto na CLT, que é de oito horas diárias.

Esse tempo adicional de trabalho não será contabilizado como hora extra - será pago com acréscimo de 20%. Depois da jornada estendida, a empresa deve pagar horas extras seguindo as regras já em vigor: no máximo, duas horas extras por dia de trabalho e adicional de 50%.

Redução de jornada ou suspensão de contratos

Na MP aprovada ainda permaneceu o programa que permite às empresas reduzirem a jornada e salário dos funcionários ou suspenderem os contratos. Para os trabalhadores atingidos, o texto prevê o pagamento do Benefício Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda (BEm). O valor do benefício tem como base de cálculo o valor da parcela do seguro-desemprego a que o empregado teria direito.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/08/2021

MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES DEFENDE REDE PRIVATIVA DO GOVERNO INCLUÍDA NO LEILÃO DO 5G

Em audiência na Câmara, Fabio Faria disse que vai aguardar posicionamento dos ministros do Tribunal de Contas da União; área técnica do TCU considerou ilegal a exigência da rede de comunicações do governo

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro das Comunicações, Fabio Faria, defendeu as contrapartidas de investimento propostas pelo governo às teles que disputarem o leilão do 5G. Ele disse que não comentaria a análise dos técnicos do Tribunal de Contas da União (TCU), que consideraram ilegais a rede privativa de comunicações do governo e o projeto de conexão da região Norte, chamado de Programa Amazônia Integrada e Sustentável (PAIS), e que aguardaria o posicionamento do plenário de ministros, que devem julgar o edital na próxima semana.

Para a área técnica do TCU, esses investimentos representam um drible no teto de gastos e deveriam ser realizados com recursos do Orçamento da União e por meio de licitação. O ministro, porém, citou o Ministério da Infraestrutura e disse que leilões organizados pela pasta já permitem substituir o pagamento de outorga por investimentos. Para ele, esse modelo pode ser replicado no 5G também.

"É totalmente plausível e de bom grado", disse ele, em audiência pública conjunta nas comissões de Educação e de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática da Câmara. "É mais fácil pegar recurso do leilão para fazer obrigações do que ir para a União."



O ministro disse estar confiante de que os apontamentos dos técnicos do TCU serão esclarecidos pelo governo. Faria destacou ainda que está em contato com os ministros da corte de contas. "Temos certeza da importância desses projetos", disse, em referência à rede privativa e ao projeto de conexão do Norte.

O ministro Fabio Faria disse estar confiante de que os apontamentos dos técnicos do TCU sobre o leilão 5G serão esclarecidos pelo governo Foto: Gabriela Biló/Estadão

Apesar dos apontamentos dos técnicos a favor da retirada dessas obrigações do edital, o relator, ministro Raimundo Carreiro, não tem a obrigação de acatá-los em seu voto. "Tenho certeza de que estas questões serão superadas", disse Faria.

Disputa entre EUA e China

O ministro das Comunicações disse também que o governo brasileiro não vai entrar no meio da guerra comercial entre Estados Unidos e China na discussão do 5G. Segundo ele, a restrição ao uso dos equipamentos da chinesa Huawei só se dará na rede privativa do governo, uma rede de comunicações exclusiva para órgãos públicos.

“A gente tem acompanhado isso, mas, como eu disse, a gente não vai entrar no meio dessa guerra entre EUA e China. Nosso edital do 5G já estava pronto”, disse, em audiência pública conjunta nas comissões de Educação e de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática da Câmara.

“Temos uma situação resolvida com relação ao edital do 5G, que está amplamente divulgado. Temos restrições apenas na rede privativa do governo, em que colocamos algumas especificações, porque entendemos ser uma rede sensível, mas não na rede ampla”, acrescentou, em relação à rede comercial do 5G, que atenderá usuários e empresas.

O ministro reconheceu que não há como garantir que os equipamentos de rede de qualquer fornecedor não venham com backdoor - ou seja, com um dispositivo que permita espionagem. Para dar mais segurança às informações do governo, equipamentos de apenas um fornecedor poderão ser usados para a rede privativa, para que seja mais fácil identificar eventuais invasões ou vazamentos.

Faria afirmou ainda que a briga geopolítica mundial pelo domínio da tecnologia vai continuar mesmo após o leilão. Segundo ele, a falta de chips no mercado já é um reflexo disso. O ministro reiterou que o governo brasileiro não entrará no meio dessa disputa.

Conectividade nas escolas

A Câmara pediu ao ministro que incluísse a conectividade das escolas públicas como uma das contrapartidas do leilão do 5G. O ministro explicou, porém, que elas serão indiretamente beneficiadas por meio do compromisso de atendimento de todos os municípios brasileiros. “Jamais aceitaria um leilão que excluísse qualquer escola”, afirmou.

Segundo ele, incluir uma lista de escolas no edital seria “redundante” e poderia atrasar a realização do leilão, previsto para o fim do ano, em até oito meses. “Quando chega internet no município, ela chega de forma simultânea para todos”, afirmou. “Eu disse à Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) que não era contra incluir as escolas, desde que não atrasasse o 5G. Mas se fosse para alterar teria que retroceder oito meses de trabalho, para o início do edital, e perder oito meses para colocar algo que já está lá seria redundante”, disse.

Faria disse ainda que o veto presidencial ao projeto de lei que destinou R\$ 3,5 bilhões para garantir internet de alunos e professores da rede pública se deu por orientação do Ministério da Economia, e não de sua pasta. Segundo ele, no ME argumentou que não havia fonte de recursos para o programa e o presidente Jair Bolsonaro poderia incorrer em crime de responsabilidade, o que ensejaria um impeachment.

O veto, já derrubado pelo Congresso, determina o repasse de recursos do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust) para a contratação de pacotes e compra de celulares e tablets para estudantes e docentes. Apesar de garantir que o 5G chegará a todos os municípios do País, Faria disse que o governo não tem como garantir pagamento mensal dos serviços de internet das escolas municipais e estaduais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/08/2021

FRENTE PARLAMENTAR QUER AMPLIAR INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS NO BRASIL

Com objetivo de trabalhar para atrair capital estrangeiro para o País, Frente Parlamentar em Apoio aos Investimentos Estrangeiros para o Brasil foi lançada oficialmente nesta quarta-feira
Por Fabricio de Castro, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A preocupação em torno do recebimento de recursos de outros países fez surgir uma nova frente parlamentar no Congresso Nacional. Lançada oficialmente nesta quarta-feira, 11, a Frente Parlamentar em Apoio aos Investimentos Estrangeiros para o Brasil pretende apresentar projetos específicos e fazer andar matérias já em tramitação para tornar o País mais atrativo ao capital estrangeiro.

“Hoje há muitos recursos no mundo para investir, mas não há ambiente no Brasil que garanta este investimento”, afirmou ao Estadão/Broadcast o senador Izalci Lucas (PSDB-DF), autor da proposta de criação da frente, apelidada de “Investe Brasil”.



Congresso Nacional ganhou nova frente parlamentar nesta quarta-feira, 11. Foto: Dida Sampaio/Estadão

Segundo ele, a frente pretende focar determinados assuntos de forma suprapartidária, como a desburocratização, a simplificação de processos e a reforma tributária. A intenção é abrir um diálogo com a sociedade civil, com empresários e com Estados e municípios, para melhorar o ambiente de negócios.

“Hoje, o investidor, quando vem ao Brasil, fica maluco. Cada Estado tem uma tributação, um ICMS”, pontuou o senador. “Queremos trabalhar em conjunto com o BNDES, a Apex e o próprio parlamento.”

O lançamento oficial da frente, em Brasília, contou com a presença de parlamentares já tradicionalmente ligados a questões econômicas, como os senadores Antonio Anastasia (PSD-MG) e Wellington Fagundes (PL-MT), mas também com 30 embaixadores e empresários árabes, chineses e europeus, além do ministro de Relações Exteriores, Carlos França.

Por trás deste interesse no Congresso em articular mais investimentos está a percepção de que o Brasil tem problemas estruturais que prejudicam a atração de recursos. A questão vem ganhando importância em função da pandemia do novo coronavírus, que alterou os fluxos de investimentos em todo o mundo.

O Investimento Direto no País (IDP) – tipo de aporte de estrangeiros voltado para a construção de novas plantas produtivas ou para a compra de participação em companhias já em funcionamento – é um bom exemplo das mudanças trazidas pela pandemia.

Dados do Banco Central mostram que o IDP fechou 2020 em US\$ 44,66 bilhões. Em 2019, antes da pandemia, a cifra havia sido de US\$ 69,17 bilhões. Para o ano de 2021, a projeção do BC é de um IDP de US\$ 60 bilhões – se confirmado, o menor saldo desde 2009 (US\$ 31,48 bilhões), desconsiderando o ano passado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/08/2021

VALOR ECONÔMICO (SP)

SANTOS BRASIL ESTUDA LEILÕES DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM SANTOS E PR

Companhia deverá firmar nos próximos dias os contratos de três terminais de granéis líquidos no porto de Itaquí, mas já mira novos negócios

Por Taís Hirata — De São Paulo

A Santos Brasil está estudando ao menos três leilões para novos terminais de granéis líquidos: dois no Porto de Santos (os chamados STS 8 e STS 8A) e um no Porto de Paranaguá. “Estamos avaliando a relação risco-retorno de cada um e vendo onde podemos ser competitivos”, afirma o diretor financeiro, Daniel Dorea.

A companhia, conhecida por sua atuação no segmento de contêineres, tem trabalhado para diversificar seu portfólio. Em abril, a empresa já conquistou três áreas destinadas à movimentação de granéis líquidos no Porto de Itaquí (MA). O contrato deverá ser firmado nos próximos dias.

“Dos três arrendamentos, dois são ‘brownfield’ [já operacionais]. Há uma boa chance de chegarmos ao fim de 2021 ou primeiro trimestre de 2022 com os dois terminais funcionando”, diz.

A companhia já desembolsou 25% das outorgas oferecidas pelas áreas no leilão. O restante será pago em quatro parcelas anuais. Já os investimentos deverão começar em breve, com a assinatura. “Estamos contratando as empresas de engenharia e fazendo o mapeamento de clientes. Estamos em tratativas com diversas distribuidoras de combustíveis, desde as bandeira branca até as verticalizadas”, afirma Dorea.

O próximo leilão no radar do grupo será o das duas áreas no Porto de Santos, que hoje são operadas pela Transpetro. O governo federal planeja fazer a licitação em novembro deste ano.

A Santos Brasil está avaliando os dois terminais, mas a expectativa é que a subsidiária da Petrobras seja bastante agressiva em seu lance pelo lote maior, o chamado STS 8A – que terá 305,7 mil m² e demandará investimentos de R\$ 792 milhões. O segundo terminal, o STS 8, é um pouco menor, mas ainda relevante: a área será de 139 mil m², e os investimentos, de R\$ 265,5 milhões.

Hoje, a Santos Brasil vive um bom momento: além de estar capitalizada para fazer sua expansão, a empresa tem registrado resultados muito positivos.

No segundo trimestre deste ano, o grupo reverteu o prejuízo de 2020 e registrou lucro líquido de R\$ 60,4 milhões. A receita líquida teve aumento de 68,8%, chegando a R\$ 379,5 milhões. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) avançou 250% no trimestre, para R\$ 147,7 milhões. Os resultados são bastante positivos mesmo se comparados ao segundo trimestre de 2019, que não traz os efeitos da pandemia.

Para o diretor financeiro, a expectativa é que o crescimento se mantenha nos próximos dois trimestres deste ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/08/2021

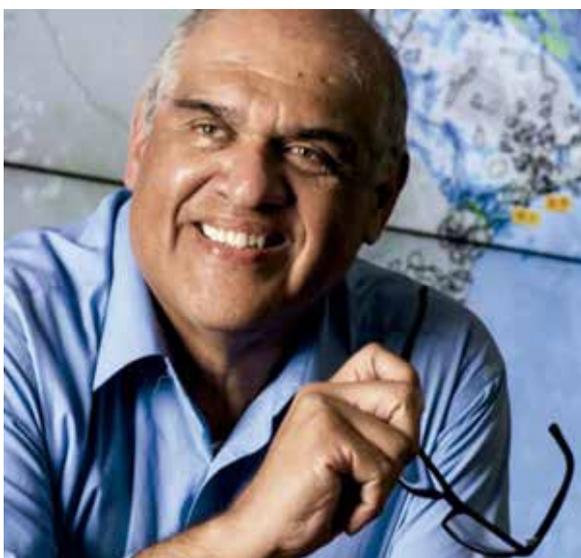
EXTREMOS CLIMÁTICOS AMEAÇAM AGRONEGÓCIO

O climatologista Jose Marengo, do IPCC, alerta para a gravidade dos riscos econômicos dos impactos da mudança do clima no Brasil

Por Daniela Chiaretti — De São Paulo

A semana começou com um sinal vermelho dos cientistas do IPCC sobre a mudança climática global. A situação é grave. Cenários de eventos climáticos extremos como fortes chuvas ou secas prolongadas estão se antecipando ao que era inicialmente previsto. “O Brasil é muito vulnerável. Todos são, dos grandes aos pequenos produtores, dos ricos aos pobres”, diz o climatologista José Marengo, que está no IPCC, o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas da ONU, desde 1990.

“‘Eu reciclo’, ‘eu ando de bicicleta’ não é mais suficiente. Precisamos de algo mais forte, de políticas de governo, com a redução das emissões e do desmatamento. E não estou falando de desmatamento ilegal. Estou falando de todo o tipo de desmatamento”, diz Marengo. Neste último relatório, o trabalho do grupo 1 sobre ciência do clima, atuou como revisor-editor. Tinha a responsabilidade de checar as referências científicas de todos os dados e responder aos questionamentos.



José Marengo: “Se você cortar totalmente o Cerrado, corta a proteção dos mananciais do Brasil. Pode ter impacto também na segurança hídrica e energética” — Foto: Divulgação

Inundações, secas, incêndios florestais. Estamos vendo no presente uma amostra do que era projetado para o futuro”

Marengo é pesquisador do Cemaden desde 2015, órgão do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações que existe há dez anos e trabalha com monitoramento e previsão de risco de desastres naturais relacionados a chuvas. Não faz previsão de tempo, trabalha com os impactos que a chuva extrema ou a falta dela podem trazer. Ele faz um alerta aos riscos do agronegócio brasileiro, que é

resiliente, mas também está ameaçado: “Se tiver uma mega seca como a do Chile, de 20 anos, não vai ter rio suficiente para aguentar 20 anos de irrigação. Isso tem que ser pensado. Tem que se encontrar alternativas. Adaptação é algo que já deveria estar sendo feito.”

Se os países em altas latitudes, como os europeus ou da América do Norte, sofrem com altas temperaturas, o problema do Brasil é a água”, diz. “A falta de água ou o excesso”. Eventos climáticos extremos significam secas prolongadas ou inundações. A soja produzida no Cerrado ou na região do Matopiba está ameaçada. Os agricultores familiares do semiárido nordestino, também. Quem vive em cidades, que não são adaptadas à mudança do clima, também.

Não só a Amazônia deve ser protegida. O Cerrado, a Caatinga, a Mata Atlântica, são todos importantes”

“Está tudo conectado. Os ciclos de carbono, os hidrológicos, a Natureza é conectada. Se quebra uma peça, se a Amazônia ou os oceanos perdem a capacidade de absorver carbono, tudo vira uma bagunça”, diz. A seguir, alguns trechos da entrevista que concedeu ao Valor:

Valor: O que faz o Cemaden?

Jose Antonio Marengo: A maior parte dos nossos desastres naturais tem a ver com muita chuva. São as inundações e os deslizamentos de terra. Ou o contrário, pouco ou nada de chuva, as secas e as crises hídricas. Trabalhamos com os desastres naturais mais frequentes no Brasil.

Valor: O que vocês produzem?



Marengo: Previsão de riscos. Usamos as informações meteorológicas, as previsões de chuva de centros do Brasil e do exterior e cruzamos com os mapeamentos de áreas e populações vulneráveis. Emitimos alertas de risco de desastres para o Brasil todo, via Defesa Civil. Assim a população é avisada.

Valor: Por que este relatório do IPCC é importante?

Marengo: Porque confirma que a ação humana é responsável pelo aquecimento global observado. O aquecimento é um processo natural, mas nos últimos 20 anos esse aquecimento global tem sido provocado pelas atividades humanas com a queima de combustíveis fósseis, do desmatamento e das queimadas. As consequências desse aumento de temperatura são extremos climáticos intensificados pela ação humana. Estamos falando de mais inundações, furacões, tufões e secas, e mais fortes.

Valor: São mudanças sem precedentes?

Marengo: Sim. Sem precedentes em centenas de milhares de anos.

Valor: Melhoraram as métricas do IPCC em 31 anos de história?

Marengo: Muito. Os modelos são melhores porque o poder dos computadores mudou muito. Podemos rodar modelos com resolução mais alta, incluir novos processos, as técnicas estatísticas evoluíram. Agora conseguimos identificar a impressão digital das atividades humanas na mudança do clima. Também o número de cientistas do mundo inteiro aumentou, antes eram mais autores do hemisfério Norte. E também o número muito maior de estações meteorológicas, hidrológicas, as que medem a qualidade do ar. Com a digitalização, o acesso aos dados tornou-se mais fácil e universal. Tudo isso melhorou muito em 30 anos.

Valor: O relatório deixa claro que a situação é grave.

Marengo: Sim. É um alerta vermelho. Não precisamos esperar até 2040 ou 2050 para ver os extremos climáticos. Este ano já estamos vendo ocorrer extremos que eram previstos para as próximas décadas. Estão acontecendo antes do previsto.

Valor: Como o quê, por exemplo?

Marengo: Ter ondas de calor em áreas onde antes não havia. A Califórnia já teve onda de calor, mas naquela região do Canadá onde aconteceu este ano, é a primeira vez que se tem registro. Com as ondas de calor vêm as secas e com as secas, as queimadas e os incêndios florestais. Vimos os incêndios na América do Norte, na Turquia, na Grécia, na Itália. E, por outro lado, vemos na Índia, na China, na Europa Central, extremos de chuva. Ou ondas de frio na América do Sul, com neve. Os impactos dos extremos são a crise hídrica que temos aqui, a que afeta a Califórnia, as queimadas que aumentam cada vez mais. E com maior número de mortos, como pessoas que não conseguem sair de casa com inundações, como vimos na Alemanha. Estamos vendo uma amostra do que estava sendo projetado para o futuro.

Valor: O que acontece na América do Sul em relação aos extremos?

Marengo: No Chile, por exemplo, estuda-se o que vem sendo chamado de mega seca. Já são quase 20 anos de seca numa região que depende de neve, que está derretendo. Com seca, altas temperaturas e sem neve, não há como alimentar os rios. No Brasil tivemos a seca do Nordeste que durou seis anos, a do Pantanal que irá para o quarto ano, a seca na Amazônia e o extremo chuvoso que foi recorde no Rio Negro este ano. O frio que afetou também a Argentina. As ondas de calor de 2020 junto com a seca no Pantanal afetaram não só o Brasil, mas também o Peru, a Bolívia, o Paraguai e o norte da Argentina. Nestes últimos anos tivemos um monte de eventos extremos. Esse é o novo normal.

Valor: Existem os negacionistas que aparecem a cada inverno e dizem “onde está o aquecimento global?”. O que o senhor diz a eles?

Marengo: O inverno tem relação com a mudança climática. Quando falamos de extremos climáticos estamos falando dos dois lados: muito chuvoso ou muito seco, muito quente ou muito frio. Os melhores exemplos acontecem nas latitudes mais altas, na Europa e nos Estados Unidos. Este ano foi um ano recorde de onda de calor, mas o inverno foi um ano recorde com tempestade

de neve e frio. Estamos testemunhando ondas de frio que acontecem com mais frequência e são muito intensas. São tempestades de neve que paralisam as cidades do hemisfério Norte, fecham aeroportos. Extremos como esses estão acontecendo e continuarão acontecendo.

Valor: De frio e de calor?

Marengo: Dizemos que vai ter mais ondas de calor do que de frio. As de frio podem ser poucas, mas muito fortes.

Valor: Quais os impactos para a segurança alimentar?

Marengo: Para o pequeno agricultor do Nordeste, os impactos são muito intensos e trata-se de uma população que depende disso. São temperaturas muito altas e que causam secas. Com a falta de chuvas, os animais não têm o que comer, e mesmo que o governo dê subsídios de garantia à safra, às vezes a população tem que migrar para a cidade. O agronegócio é mais resiliente. Diz, "ok, falta chuva e eu faço irrigação". A água de irrigação vem dos rios ou de lençóis freáticos e isso pode acabar, em algum momento. As sazonalidades da chuva podem afetar o agronegócio, principalmente a soja e tudo isso pode ter grandes impactos econômicos. Não só para o produtor e exportador, mas para nós, que teremos que pagar mais caro pelos alimentos. Como acontece agora, a combinação de estiagem com frio. É algo que normalmente acontece nos invernos, mas este ano está bastante intensa. Toda a região Centro-Oeste está experimentando seca e déficit hídrico, em continuidade do que foi observado em 2019 e 2020. Estas regiões, no futuro, apresentam taxas de aquecimento que podem ultrapassar os 3°C com redução nas chuvas. Há sinais evidentes de riscos climáticos para este setor.

Valor: Que área será impactada?

Marengo: A área onde se está produzindo soja, primeiramente no Cerrado, no Centro-Oeste. Mas estudos recentes mostram que a área de transição entre o leste da Amazônia, desmatada, com o semiárido, a região chamada de nova fronteira agrícola do Matopiba, ali se vê que a estação seca está mais longa e mais quente, e as chuvas estão começando mais tarde. Ali se projeta aquecimento e menos chuva. Ou seja, tanto na área clássica de Centro-Oeste, como no Matopiba, o clima pode afetar drasticamente a produção de soja.

Valor: Como o agronegócio pode se adaptar?

Marengo: Teria que haver uma soja nova, mais resistente a altas temperaturas e déficit hídrico. Ou mudança de culturas. Isso estará no próximo relatório, que sai em fevereiro. O que se sabe agora é que climaticamente, o risco que existe para o agronegócio brasileiro é bastante alto.

Valor: É uma ameaça futura?

Marengo: Não. No presente já está sob risco. E com a mudança climática futura, pode piorar.

Valor: A produtividade do agronegócio brasileiro está ameaçada?

Marengo: Sim. Se tiver uma mega seca como a do Chile, de 20 anos, não vai ter rios suficientes para aguentar 20 anos de irrigação. Este tipo de coisa tem que ser pensado. Tem que se encontrar alternativas. Adaptação é algo que já deveria estar sendo feito. Há algo sendo feito em alguns setores, como infraestrutura para segurar o avanço do mar ou adaptação baseada em ecossistemas.

Valor: O Brasil está atrasado?

Marengo: De certa forma, sim. Existe um plano nacional de adaptação que está sendo atualizado. Mas é preciso identificar quem é vulnerável e a quê.

Valor: Em Santos vocês trabalharão em um plano de adaptação.

Marengo: Sim. Ali vimos que os impactos na estrutura física dos prédios pode ser muito altos, se nada for feito diante das inundações costeiras. As ressacas, que entram cada vez mais dentro das cidades. E que já acontece nas cidades costeiras. Avaliamos o impacto na infraestrutura, mas não avaliamos se a água entra em um hospital, a perda em investimentos ou o quando custa para tirar pacientes. Os danos podem ser muito piores.

Valor: Quais os pequenos produtores mais impactados no país?

Marengo: Os do semiárido nordestino, os ribeirinhos na Amazônia. Mas mesmo os grandes produtores de frutas de Petrolina, por enquanto muito resilientes, mas que podem ser muito afetados com a escassez de água do rio São Francisco.

Valor: As cidades sofrem mais?

Marengo: Sim, porque não estão adaptadas. Há o famoso efeito de ilhas de calor. Extremos de chuva acontecem mais nas cidades do que nas áreas rurais próximas. São Paulo não há quase nada de chuva na Cantareira, e outras áreas inundam, porque estão impermeabilizadas. Tenta-se implementar mais áreas verdes.

Valor: O gestor de cidades deveria pensar em áreas mais verdes?

Marengo: O IPCC não prescreve políticas, isso é com os governos. Mas cidades mais verdes ajudam a alimentar lençóis freáticos e evitar inundações. O IPCC está dizendo o que pode acontecer se não se fizer nada. Está avisando que o clima está mudando para pior.

Valor: O que tem de Cerrado deveria ser conservado?

Marengo: Pela proteção dos mananciais. Os principais rios brasileiros nascem no Cerrado. Se você cortar totalmente o Cerrado, corta a proteção dos mananciais. Pode ter impactos, também, na segurança hídrica e energética. Não só a Amazônia tem que ser protegida. O Cerrado, a Mata Atlântica e a Caatinga. Todos os ecossistemas são importantes. E o clima mantém os ecossistemas, se ele muda, mudam os ecossistemas. Está tudo conectado. Os ciclos de carbono, os hidrológicos, a energia, a Natureza é conectada. Se quebra uma peça, se a Amazônia ou os oceanos perdem a capacidade de absorver carbono, tudo vira uma bagunça. Nas altas latitudes, na Europa, o problema são as altas temperaturas. Aqui, no Brasil, o problema é água. Ou o excesso ou a falta dela. Vamos ter que lidar com isso.

Valor: O Brasil é muito vulnerável à mudança do clima?

Marengo: Sim. Todos são, dos grandes aos pequenos produtores, dos ricos aos pobres. Temos que perceber que o clima está mudando e algo tem que ser feito. São políticas de governo. “Eu reciclo”, “eu ando de bicicleta” não é mais suficiente. Precisamos de algo mais forte, com a redução das emissões e do desmatamento. Não estou falando de desmatamento ilegal. Estou falando de todo o tipo de desmatamento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/08/2021

RAÍZEN FECHA VENDAS DE 460 MILHÕES DE LITROS DE ETANOL CELULÓSICO POR NOVE ANOS

Companhia já tem cerca de 1 bilhão de litros de E2G comercializados

Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo

A Raízen informou hoje que fechou dois acordos de venda de etanol celulósico, ou de segunda geração (E2G), que preveem a entrega de 460 milhões de litros pelos próximos nove anos.

Com estes contratos, a companhia já tem aproximadamente 1 bilhão de litros comercializados. Esse volume será produzido nas novas unidades que a Raízen construirá em suas instalações industriais.

A construção de novas plantas de E2G foi um dos principais planos apresentados pela companhia aos investidores que aportaram recursos no IPO, realizado na semana passada. Dos R\$ 6,7 bilhões líquidos captados na abertura de capital, a Raízen pretende investir R\$ 5,4 bilhões em novas capacidades de “produtos renováveis”, categoria que abrange não só o E2G, mas também o biogás a partir de resíduo industrial (vinhaça) e pellets de palha para a geração térmica de eletricidade.

Um dos investimentos em etanol celulósico já foi anunciado em junho e será realizado no site de Guariba (SP). A planta terá capacidade de produzir até 82 milhões de litros de etanol por ano e será a segunda da companhia. A primeira já opera desde 2014 na Usina Costa Pinto, em Piracicaba (SP), com capacidade para produzir 40 milhões de litros anuais.

Naquela época, a companhia já havia traçado um plano de expansão robusto da capacidade de etanol celulósico, mas desafios tecnológicos do novo produto fizeram a companhia se dedicar a resolver os gargalos industriais. Um dos principais desafios foi garantir que a estrutura física da indústria não fosse corroída pelo material fortemente abrasivo proveniente da biomassa e dos ácidos usados para quebrar a celulose.

Em comunicado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) enviado hoje, a companhia disse que “a celebração desses acordos reflete a crescente demanda por fontes de energia mais limpa que contribuam para a descarbonização da matriz energética mundial”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/08/2021

CÂMARA APROVA MINIRREFORMA TRABALHISTA

MP prorroga programa de manutenção de empregos criados por causa da pandemia de covid-19

Por Raphael Di Cunto — De Brasília



Aureo: “Tivemos um acordo [com o Sistema S] para que a empresa só possa deduzir 15% das contribuições” — Foto: Cleia Viana/Câmara dos Deputados

A Câmara dos Deputados aprovou ontem, por 304 votos a 133, o parecer do deputado Christino Aureo (PP-RJ) à medida provisória (MP) que prorroga o programa de manutenção dos empregos criado em função da pandemia, promove uma minirreforma trabalhista e cria um bônus para contratação de jovens. O fim da votação acabou adiado para hoje, contudo, porque falta a

análise de 16 emendas da oposição e até por partidos da base.

A oposição tem protestado contra o parecer de Aureo, que incluiu mudanças na legislação trabalhista dentro da proposta, como restrições à Justiça gratuita e ao poder dos juízes do Trabalho sobre os acordos extrajudiciais (ver mais nesta página), mas o que dificultou a votação do projeto é a fonte de custeio para o programa de inclusão de jovens no mercado de trabalho proposto pelo relator junto com o governo.

No parecer anterior, o Bônus de Inclusão Produtiva (BIP) seria custeado por um corte linear de 30% nas verbas do Sistema S (Senai, Sesc, Sesi, Senac e outros), montante que chegaria a R\$ 8 bilhões por ano. Na nova versão, as empresas poderão descontar para pagar a seus funcionários até 15% das contribuições que teriam que fazer a essas entidades.

Segundo Aureo, isso deve dar cerca de R\$ 1 bilhão a R\$ 1,5 bilhão por ano para o BIP. Esse dinheiro seria uma compensação entre empresa e Sistema S e não passaria pelo Orçamento da União – não estando sujeito, portanto, às restrições orçamentárias do governo. Nos próximos anos, o Congresso pode aportar recursos do Orçamento federal para ampliar o programa.

“Tivemos um acordo [com o Sistema S] para que a empresa só possa deduzir 15% das contribuições”, disse Aureo. “Dando um exemplo claro, a empresa que tiver R\$ 2 mil a pagar de

contribuições mensais vai recolher R\$ 1,7 mil e usar os R\$ 300 para pagar o bônus para o trabalhador”, afirmou o relator.

Não foi, contudo, a posição de todas as entidades do sistema. Líder da maioria na Câmara, o deputado Diego Andrade (PSD-MG) apresentou emenda para suprimir o artigo que estabelece a fonte de custeio do BIP. “Gerar novas oportunidades de emprego e viabilizar a entrada dos jovens no mercado de trabalho são de fato ações fundamentais para que a economia volte a crescer, contudo o modelo proposto nos traz preocupações quanto a legalidade e sustentabilidade operacional do Sistema S”, disse ele, que é próximo da Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

O presidente do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), Carlos Melles, disse ao Valor no fim da tarde que as negociações ainda estavam em curso. “O Sebrae vai participar desse esforço que o governo está fazendo para treinar pessoas e gerar empregos. Agora ainda estamos estudando forma legal de como vamos fazer isso”, disse. No caso do Sebrae, o relator previa o repasse de recursos diretos ou a concessão de “vouchers” para as empresas.

O BIP pagará R\$ 275,00 e a empresa bancará outros R\$ 275 de salário. O benefício será destinado a jovens entre 18 e 29 anos de baixa renda, sem emprego formal há pelo menos dois anos, e com jornada de trabalho limitada a 22 horas semanais e sem vínculo formal de trabalho. As empresas terão que fazer convênio com o Sistema S ou outras entidades para que esse jovem participe de cursos de qualificação.

A MP ainda cria outro programa para contratação formal de funcionários por até dois salários mínimos (R\$ 2,2 mil) e com redução do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), que hoje é de 8% sobre o salário do empregado para todas as empresas. Caso o projeto seja aprovado, os pagamentos serão de 2% para microempresas, 4% para empresas de pequeno porte e 6% para as demais. O Congresso tem até 7 de setembro para aprovar a MP antes que ela perca a validade.

Esse programa, batizado de Programa Primeira Oportunidade e Reinserção no Emprego (Priore), será destinado a pessoas entre 18 e 29 anos e acima de 55 anos sem registro na CLT há mais de 12 meses. As empresas poderão abater um valor do BIP (de R\$ 275) das contribuições ao Sistema S caso esse trabalhador esteja também passando por curso de qualificação profissional.

A oposição protestou contra a proposta e tentou impedir que fosse votada. “Serão jovens sem direito substituindo trabalhadores com direito”, disse o deputado Rogério Correia (PT-MG).

Já o relator defendeu que os dois programas serão transitórios, com duração de 36 meses, como forma de incluir jovens no mercado de trabalho e reinserir pessoas com mais de 55 anos. “São jovens que não têm condições de competir no mercado formal”, afirmou.

O parecer também tornou permanente o programa de manutenção dos empregos, que permite redução de jornada de trabalho, com corte proporcional de salário, em situações de crise.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 11/08/2021

BRASIL TEM 22 PROJETOS DE ENERGIA EÓLICA EM ALTO-MAR; MERCADO AGUARDA REGULAÇÃO

Segundo o superintendente adjunto de planejamento de geração de energia da Empresa de Pesquisa Energética, esses projetos compreendem 40 gigawatts (GW) de capacidade instalada
Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

O Brasil já tem 22 projetos para geração de energia eólica em alto-mar em estudo, que somam uma capacidade instalada de 40 gigawatts (GW), segundo o superintendente adjunto de planejamento de geração de energia da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Gustavo Pires.

Nesse contexto, é possível que o país avance no desenvolvimento de uma regulação para a fonte até o final do ano e realize, em breve, um leilão para projetos nesse segmento, na visão da presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica), Elbia Ganoum. O Brasil ainda não tem projetos do tipo.



**Eólica offshore da Engie —
Foto: Divulgação/Engie**

“O cenário atual é favorável para a realização de leilões para geração eólica em alto-mar, mas precisamos de um ambiente que seja amigável para os investidores. Temos grandes companhias globais que querem investir aqui”, disse Elbia, durante seminário on-line organizado pelo

Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri), em parceria com o Consulado do Reino dos Países Baixos.

Nesse sentido, o presidente da Shell Brasil, André Araújo, destacou que a petroleira anglo-holandesa tem interesse em estar “bem posicionada” no desenvolvimento da geração eólica em alto-mar ao redor do mundo, em meio à transição para uma economia de baixa emissão de carbono. Ele lembrou que a companhia quer que o Brasil faça parte de seus esforços globais para a descarbonização.

“Recomendo que o Brasil comece a alinhar os interesses sobre o que quer para estes projetos, do ponto de vista dos desenvolvedores, do governo e da sociedade. As companhias vão se adaptar ao que a sociedade decidir”, afirmou Araújo.

A Shell já tem projetos de geração eólica em alto-mar no Mar do Norte. Araújo afirmou que a companhia tem optado por desenvolver projeto desta fonte em parcerias com outras empresas e pode contribuir com sua experiência no exterior nas discussões sobre a regulação para a fonte no Brasil.

Um dos projetos para geração de energia eólica em alto-mar em licenciamento no Ibama atualmente é o empreendimento Aracatu, da petroleira norueguesa Equinor. A companhia solicitou a licença ambiental para desenvolver um projeto de 4 GW de capacidade a cerca de 20 quilômetros da costa entre os Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

De acordo com a presidente da companhia no Brasil, Veronica Coelho, a geração de energia eólica em alto-mar tem vantagens como a maior constância dos ventos e o fato de não haver necessidade de competir pelo uso do solo.

No entanto, a executiva destacou que os investidores ainda precisam de mais clareza sobre a competitividade dos projetos de geração eólica no mar para desenvolvê-los no Brasil. “São necessárias, por exemplo, definições sobre as regulações de acesso às áreas para desenvolver os projetos e sobre a conexão à rede”, acrescentou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/08/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

MPF PEDE AÇÃO DA ANVISA JUNTO A EMPRESAS AÉREAS PARA PREVENIR DELTA

Por Daniella Longuinho - Repórter da Rádio Nacional - Brasília

O Ministério Público Federal quer que a Anvisa atue junto às empresas aéreas para evitar a disseminação da variante delta do coronavírus.

O órgão, que é responsável por fiscalizar as leis e defender os interesses da sociedade, entrou com uma ação civil pública com pedido de liminar na Justiça para cobrar o cumprimento de quarentena de duas semanas para passageiros com origem ou histórico de passagem pela África do Sul, Índia e Reino Unido, incluindo a Irlanda do Norte, assim que chegarem ao Brasil. Nesses países é alta a prevalência da variante delta, que é mais infecciosa do que as outras linhagens do coronavírus.

A determinação sanitária de quarentena nesses casos foi estabelecida por portaria interministerial de junho deste ano, assinada pelos ministros da Saúde, da Casa Civil e da Justiça e Segurança Pública.

A ação do Ministério Público Federal requer a realização de testagem dos viajantes e o compartilhamento da lista, com as companhias aéreas domésticas, daqueles que devem cumprir o isolamento.

Segundo o MPF, em junho, a Anvisa demonstrou, em reuniões emergenciais, que intensificaria a comunicação junto às empresas aéreas para prevenir a propagação da nova variante no território nacional, o que não foi posto em prática. No entendimento do órgão, cabe à Agência o compartilhamento da lista de quarentenados, como prevê a portaria interministerial.

Na ação, o MPF pede ainda a condenação da Anvisa ao pagamento de indenização no valor de R\$ 50 milhões por dano moral coletivo, decorrente da omissão no cumprimento da portaria, bem como a aplicação de multa diária de R\$ 100 mil, caso seja descumprida a decisão. A ação tramita na 2ª Vara da Justiça Federal de Guarulhos.

Em nota, a Abear, Associação Brasileira das Empresas Aéreas, informou que suas associadas “cumprem rigorosamente as determinações da portaria interministerial” impedindo o embarque de passageiros com histórico de passagem nos países citados no documento antes da quarentena de 14 dias. Abear lembra que atualmente estão suspensos no país os voos internacionais com origem ou destino no Reino Unido e África do Sul.

Procurada, a Anvisa não respondeu até o fechamento desta matéria.

Edição: Bianca Paiva/Edgard Matsuki

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 11/08/2021

'REFORMA TRIBUTÁRIA TEM RISCOS AO SETOR DE NAVEGAÇÃO E AMEAÇA REB', DIZ ABAC

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 11 Agosto 2021



Arquivo/Divulgação

Associação avalia que dispositivos do substitutivo ao PL 2.337/2021 divergem dos objetivos do PL da cabotagem de reduzir custos e estimular reparo de navios no Brasil. Abac estima que cortes de benefícios propostos podem gerar aumento da ordem de 106% em valores pagos em tributos.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) se posicionou contra dispositivos de dois artigos do substitutivo ao projeto de lei 2.337/2021, que altera a legislação do imposto de renda sobre pessoas físicas e jurídicas. A associação observa que as mudanças propostas ameaçam o Registro Especial Brasileiro (REB), criado como um incentivo à marinha mercante brasileira e que possibilitou o aumento da competitividade dos estaleiros nacionais, reduziu os custos envolvidos e passou a permitir a realização do reparo e manutenção periódica/obrigatória das embarcações brasileiras em estaleiros brasileiros.

A avaliação da Abac é que as diretrizes divergem das iniciativas do governo de fomento à logística por cabotagem, conflitante com os objetivos do PL da cabotagem (4.199/2020), que institui o programa BR do Mar, que tem como finalidade reduzir custos e fortalecer os estaleiros nacionais pelo reparo de embarcações. A leitura da entidade é que, com a aprovação deste substitutivo, os construtores nacionais ficariam fragilizados em comparação aos estaleiros estrangeiros.

“Apoiamos a modernização do sistema tributário nacional enquanto medida de fomento ao desenvolvimento econômico, porém a Reforma Tributária não deve ser utilizada como ensejo para exclusão abrupta de benefícios necessários para a atuação do setor de navegação brasileiro”, afirmou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

O substitutivo apresentado ao PL 2.337 promove o corte dos benefícios de alíquota zero do PIS e da Cofins sobre receita da venda de partes e peças de embarcações no mercado interno; os cortes de isenções do imposto de importação, isenções e suspensões do IPI e de alíquota zero para PIS/Cofins-importação na aquisição e importação de partes, peças e equipamentos para construção, modernização, reparo, revisão e manutenção de embarcações; além do fim da isenção da Cofins sobre as receitas auferidas pelos estaleiros brasileiros.

Para a Abac, os cortes destes benefícios ao imposto de importação, IPI, PIS e Cofins-importação representam significativa majoração da carga tributária que, nas importações de equipamentos, passa ao valor de 31,45%, apenas para esses tributos. A associação estima que a alta não se limita a esse percentual, uma vez que a base de cálculo do ICMS inclui os montantes pagos por esses tributos, representando uma carga total de 35,5% para 73,43%. Este percentual, de acordo com a associação, beira a utilização do tributo como confisco, totalizando um aumento de 106,61% em valores pagos em tributos.

A Abac alega que o prejuízo é evidente para as empresas brasileiras de navegação (EBNs), para os estaleiros nacionais e para todos os setores econômicos que escoam suas mercadorias por esse modal, que precisará elevar seus preços, e para milhões de brasileiros. A associação observa que, no fim das contas, esse aumento recairá sobre o valor do transporte. “Não se pode ignorar a importância das operações milionárias de manutenção e reparo periódico de embarcações no setor de transporte brasileiro que, por exigências internacionais, realiza também, a cada cinco anos, custosas operações de docagem para continuar funcionando”, apontou

Resano. De acordo com a Abac, cerca de um terço dos gastos das EBNs correspondem a custos de manutenção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021

ARTIGO - OS NAVIOS QUE TRANSPORTAM GRANÉIS AGRÍCOLAS ESTÃO CRESCENDO: COMO OS TERMINAIS IRÃO SE ADAPTAR?

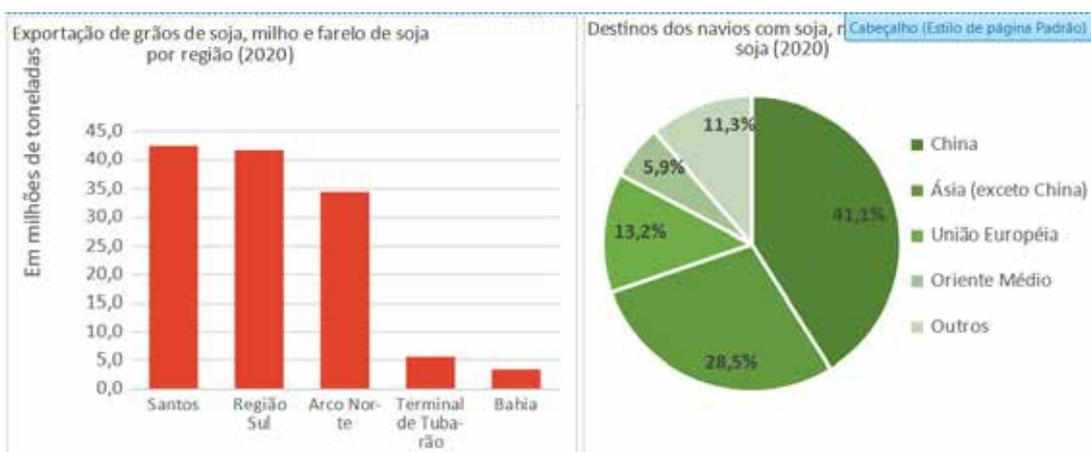
Por Carlos Frederico Alves e Tiago Buss OPINIÃO 11 Agosto 2021



As exportações de grãos de soja, milho e farelo de soja pelos portos marítimos brasileiros, em 2020, totalizaram 127,4 milhões de toneladas, de acordo com o Estatístico Aquaviário da ANTAQ, o equivalente a 24,5% do volume total de granéis sólidos exportados (minério de ferro representou 64,8%). Desse total de grãos e farelo exportados, 33,2% foram embarcados em Santos; 32,7% em portos da Região Sul; 27,0% no Arco Norte; 4,3% no Terminal de Tubarão; e 2,7% na Bahia.

Para o escoamento da produção nacional – em especial os grãos de soja e milho, mercado no qual o Brasil é líder mundial na exportação, além do farelo de soja, em relação ao qual o Brasil é o segundo maior exportador – as traders utilizam terminais públicos, terminais arrendados em portos públicos e TUPs (terminais privados) espalhados por todo o país. Na busca pela redução do custo logístico e pela disponibilidade de capacidade para embarcar a carga para os países de destino, são utilizadas complexas soluções logísticas e diferentes modais de transporte, seja combinando o modal rodoviário com o transporte ferroviário ou com a navegação interior, até que a carga chegue aos terminais portuários marítimos.

Ainda de acordo com os dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ, 41,1% do volume dessas exportações teve como destino um porto na China; 28,5% em outros países da Ásia (desconsiderando China, Oriente Médio, CEI e Turquia); 13% na União Europeia; 5,9% no Oriente Médio; e 11,3% em outras regiões. Essas informações são agrupadas nos gráficos abaixo.



Fonte: adaptado de ANTAQ (2021)

Tabela 1

Entre os 23 portos públicos e TUPs das diferentes regiões citadas, pelos quais houve exportações dessas cargas em 2020, o que possui estrutura de acostagem mais preparada para receber navios graneleiros de maior porte é o Terminal de Produtos Diversos (TPD) do Terminal de



Tubarão. Enquanto os demais portos e terminais têm capacidade para operar no máximo navios da classe Panamax plenamente carregados, ou Capesize aliviados, o berço do TPD dedicado à movimentação de grão de soja, milho e farelo de soja tem profundidade de 16 metros e dimensões adequadas para o carregamento pleno de navios Baby Capesize (Mini-Capesize), subcategoria dos Capesize com capacidade para transportar até 120 mil toneladas, calando aproximadamente 15 metros.

O calado dos maiores navios graneleiros da classe Panamax, quando plenamente carregados (até cerca de 80 mil TPB), pode chegar a até aproximadamente 14 metros, e, atualmente, as instalações portuárias brasileiras que estão capacitadas para operá-los em sua capacidade máxima, ou muito próximo dela, são os TUPs localizados em Barcarena-PA; o Porto do Itaqui; o Terminal Portuário de Cotegipe; o Terminal de Tubarão; e o Porto de Santos. A maioria destas instalações apresenta limitações de profundidade que dificultam ou impossibilitam uma ampliação futura do calado operacional para receber navios maiores, como é o caso da limitação de 13,8 metros de calado imposta no Canal do Quiriri, principal acesso aos TUPs localizados em Barcarena-PA, o calado máximo de 14,5 metros no canal de acesso ao Porto de Santos, na preamar, ou até mesmo a limitação atual da Barra Norte do Rio Amazonas, na região do Arco Lamoso, de 11,7 metros, em relação à qual há estudos com vistas à ampliação para 11,9 metros, e um esforço para se chegar, futuramente, a 12,5 metros.

Cabe ressaltar que, no cenário atual, essa limitação da infraestrutura de acostagem para o atendimento de navios graneleiros até a classe Panamax não se configura como uma desvantagem competitiva muito relevante, tendo em vista que a maior parte dos terminais de grãos dos países importadores dos grãos agrícolas brasileiros, inclusive da China, também não possuem profundidade suficiente para receber navios maiores, e nem capacidade de recepção nos armazéns de grãos. No entanto, da mesma forma que os portos chineses tiveram suas estruturas de atracação, armazenagem e de acesso terrestre adaptadas nos últimos anos para receberem navios Valemax/Chinamax (VLBC) carregados com minério de ferro, e, no caso dos contêineres, navios ULCV, a expectativa é de que, nos próximos anos, os terminais de grãos estejam preparados para receberem navios Capesize.

Há indicativos de que essa mudança de cenário já se iniciou, como o fato de algumas traders agrícolas terem investido inclusive em frota própria de navios tailor made, ao invés de explorar o afretamento no mercado spot ou a tempo, com embarcações com capacidade de cerca de 100 mil TPB para o transporte de commodities agrícolas. Além disso, há exemplos de contratação e operação de navios Capesize aliviados, o que implica operação com frete morto, como foi o caso do navio E.R. Bayonne em julho de 2020, carregado no Porto de Paranaguá com cerca de 104,2 mil toneladas de farelo de soja, com destino ao Porto de Amsterdã, nos Países Baixos.

O referido navio possui capacidade para transportar aproximadamente 180 mil toneladas ao longo de seus nove porões, distribuídos pelos 292 metros de comprimento (LOA), de modo que poderia ter sido carregado um volume adicional próximo à capacidade de um navio Panamax plenamente carregado, ainda que a densidade do farelo de soja seja inferior à do grão (aproximadamente 0,65 t/m³ e 0,77 t/m³, respectivamente). Além disso, conforme informado em publicação da Agência de Notícias do Governo do Paraná (2020), à época, o navio teve que executar um giro para possibilitar o alcance dos equipamentos de carregamento a todos os porões, o que implica em custos adicionais com rebocadores e equipe de amarração.

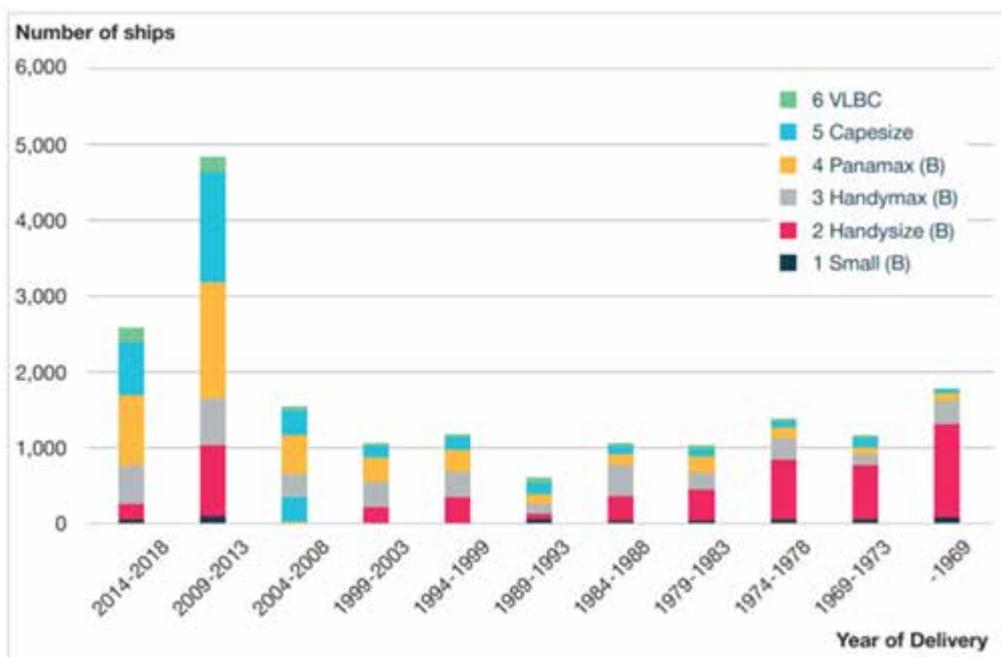
Ainda no que diz respeito às tendências do mercado, 52% dos navios graneleiros e de carga geral que atracaram nos portos da região Sudeste em 2019, ano-base da versão mais atualizada do diagnóstico do Plano Nacional de Logística Portuária, tiveram seu calado restringido em virtude das características do canal de acesso (BRASIL, 2020). Tal constatação reforça a importância e o potencial impacto da implantação de instalações portuárias com capacidade para o atendimento de embarcações com dimensões superiores às comportadas atualmente.

Além disso, modelos de navios mais modernos, especialmente aqueles entregues a partir da segunda década do século 21, contam com tecnologias superiores e proporcionam maior

eficiência energética, seguindo os protocolos da IMO que preveem a redução progressiva da emissão de gases de efeito estufa. Sendo assim, a utilização desse tipo de navios graneleiros – que em breve passarão a apresentar alternativas com amônia verde ou gás natural (GNL) como combustível para modelos com capacidade de mais de 100 mil toneladas, como já ocorre com porta-contêineres ULCV – tende a proporcionar ainda maiores ganhos de escala no transporte em rotas nas quais as instalações portuárias têm capacidade de fornecer essa alternativa de abastecimento, ao passo que contribui para a sustentabilidade ambiental.

No estudo *Evaluation of Green Transport Corridors of Brazilian Soybean Exports to China*, publicado por pesquisadores da USP, observa-se que a estratégia que proporcionaria a maior redução de emissões de CO₂ neste fluxo logístico analisado, e ao mesmo tempo a maior redução dos custos de transporte (até US\$ 9,54/t), é aquela que prevê a utilização de navios Capesize no transporte marítimo. Sendo assim, o estudo indica que a realização de investimentos em infraestrutura portuária para aumentar as dimensões máximas para a atracação de seus navios, seria um catalisador de impactos positivos tanto no que diz respeito à redução dos custos de transporte quanto à sustentabilidade ambiental (PÉRA et al., 2019).

A carteira de encomendas global de navios graneleiros revela um movimento acelerado de crescimento das dimensões do perfil dessas embarcações nos próximos anos, observando-se uma participação nas encomendas de 37% de navios Capesize e 16% de navios VLOC, contra uma participação de 27,9% de navios Panamax (MAN ENERGY SOLUTIONS, 2019). Este crescimento evidencia-se especialmente da década de 90 em diante, a partir de quando passaram a ser entregues mais navios das classes Panamax e Capesize do que as até então predominantes Handysize e Handymax, conforme evidencia o gráfico a seguir.



Fonte: Man Energy Solutions (2019)

Tabela 2

A referida projeção para as próximas entregas de navios graneleiros indica uma possível quebra da hegemonia do padrão Panamax para o comércio de grãos, que perdurou por anos, especialmente quando o seu fluxo era preponderantemente entre a América do Norte e a Europa ou Japão. A ampliação da oferta de navios da classe Capesize, e o desenvolvimento de terminais capazes de atender embarcações deste porte, torna os ganhos relativos com sua utilização ainda mais atrativos para os embarcadores.



Com a expansão da economia chinesa, e com o desenvolvimento de grandes produtores de cereais abaixo da linha do equador, em especial o Brasil, a rota dos países banhados pelo oceano Atlântico passou a ser predominantemente via Cabo da Boa Esperança, que também é utilizada para o transporte dos grãos da costa leste dos Estados Unidos para a China em navios de grande porte. Nessa linha, navios da classe Panamax ou ainda maiores oferecem menor custo de transporte em longas distâncias, uma vez que, atualmente, a utilização da rota pelo Canal do Panamá para o transporte de grãos agrícolas não é uma realidade, dada a composição de custos da tarifa para a sua utilização.

Embora haja esforços há alguns anos de entidades ligadas ao agronegócio brasileiro para viabilizá-la, como da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil) e da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), dadas as potenciais reduções da distância de deslocamento para os navios que partem do Arco Norte, os custos envolvidos para a utilização do canal são altos, e os navios continuam utilizando o trajeto tradicional pelo Oceano Atlântico. Ainda que a expansão do Canal do Panamá, inaugurada em 2016, tenha permitido o tráfego de navios porta-contêineres da classe New Panamax, com dimensões de até 367 metros de LOA, 51 metros de boca e 15,2 metros de calado, e, conseqüentemente, comporte navios graneleiros da classe Baby Capesize plenamente carregados, a cobrança na travessia do canal por toneladas embarcadas torna o frete caro para commodities agrícolas, considerando-se seu valor agregado relativamente baixo em comparação com as consignações embarcadas em navios porta-contêineres ou navios-tanque.

Atualmente, conforme indica o relatório Brazil Soybean Transportation, publicado pelo Departamento de Agricultura dos Estados Unidos da América (SALIN, 2021) em parceria com a Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (ESALQ-LOG/USP), o custo do transporte marítimo para exportar a soja brasileira para a China, com base na média dos fretes de 2020 para navios Panamax, carregando aproximadamente 66 mil toneladas de soja, e considerando-se Xangai como o porto de chegada, é de: cerca de 31,40 US\$/tonelada considerando-se Santos como o porto de partida; 34,96 US\$/tonelada considerando-se o embarque nos TUPs de Barcarena; e 34,02 US\$/tonelada com o embarque no Porto do Itaquí. Essa informação permite inferir que a marcante expansão das exportações pelo Arco Norte nos últimos anos está relacionada à melhoria de condições para o escoamento da carga pelos modernos terminais de transbordo e terminais marítimos da região – especialmente da produção do norte do Mato Grosso e da região Norte, com a expansão da fronteira agrícola e a substituição de algumas lavouras –, o que torna a rota atrativa em detrimento dos custos rodoviários e do congestionamento nas ferrovias e portos nas regiões Sudeste e Sul, e não a uma suposta vantagem do frete para a expedição da carga pelo Arco Norte para o principal consumidor, a China.

Havendo capacidade para o escoamento da produção da região Centro-Oeste pelos portos do Sudeste e do Sul, estes são altamente competitivos para atender ao mercado chinês. Por outro lado, os portos do Arco Norte possuem vantagem para o atendimento da demanda do mercado europeu, conforme aponta o mesmo estudo da USDA (2021), que indica que o frete para exportar soja para Hamburgo é de 24,75 US\$/tonelada pelo Porto de Santos, 20,31 US\$/tonelada pelos TUPs de Barcarena e 22,76 US\$/tonelada pelo Porto do Itaquí.

Ressalva-se que os valores dos fretes mencionados são médias anuais, uma vez que os valores para o afretamento de navios no mercado spot e a tempo têm alta volatilidade, e podem apresentar grandes variações conforme a oferta e a demanda não somente para o transporte de grãos, como também para o de outras commodities, como o carvão. Pode-se verificar, inclusive, que o afretamento de navios Capesize, em determinados períodos chega a ser inferior ao de navios Panamax, mesmo com uma capacidade de carregamento muito superior.

Cabe ressaltar que, pensando-se no médio e longo prazo, as restrições das dimensões do Canal do Panamá inviabilizarão a utilização de navios Capesize projetados para 150 mil TPB, calando em torno de 16,5 metros. Logo, o ganho potencial na economia de escala e sustentabilidade proporcionado por navios com maiores dimensões, que precisarão utilizar a rota pelo Oceano

Atlântico e Cabo da Boa Esperança para chegar à China, será um diferencial competitivo substancial para os terminais marítimos que possuem capacidade para atender essa demanda global de crescimento das dimensões das embarcações.

Para tanto, é necessário que os terminais também estejam bem posicionados e conectados ao polo de origem da carga, para recebê-la com o menor custo de transporte possível, e entregá-la aos portos de destino (chineses, principalmente) que tenham a capacidade para absorver e escoar tais volumes de carga com o nível de serviço adequado. No que diz respeito à exportação da carga para a Europa, tais condições também podem se configurar como um diferencial competitivo, considerando-se que o terminal Europoort, em Roterdã, por exemplo, possui profundidade suficiente para receber navios com calado de 16 metros, e é provável que outras instalações adaptem-se para o atendimento de navios maiores, inclusive com a possibilidade de realização de operações de top off.

Conclui-se, portanto, que os terminais brasileiros que tiverem condições de operar navios Capesize possibilitarão que o país consiga escoar sua produção de grãos agrícolas, que tende a crescer muito nos próximos anos, com um custo muito competitivo. Os ganhos de escala associados à utilização dessa classe de navios são um parâmetro essencial na competitividade nacional destas commodities, e também auxiliarão no atendimento a compromissos internacionais de redução na emissão de gases de efeito estufa, especialmente se acompanhados de uma transição dos navios em direção à utilização de combustíveis alternativos.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DO GOVERNO DO PARANÁ. Porto embarca volume recorde de farelo em um único navio. 21 jul. 2020. Disponível em: <http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=107973&tit=Porto-embarca-volume-recorde-de-farelo-em-um-unico-navio>. Acesso em: 9 jul. 2021.

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Estatístico Aquaviário. Brasília: ANTAQ, 2021. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>. Acesso em: 9 jul. 2021.

BRASIL. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (SNPTA/MINFRA). PNL 2019: Diagnóstico. Florianópolis: Labtrans/UFSC, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/2-09-pdf>. Acesso em: 15 jul. 2021.

MAN ENERGY SOLUTIONS. Propulsion trends in bulk carriers. Set. 2019. Disponível em: <https://www.man-es.com/docs/default-source/marine/tools/propulsion-trends-in-bulk-carriers.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2021.

PÉRA, T.G.; BARTHOLOMEU, D.B.; SU, C.T.; CAIXETA FILHO, J.V. Evaluation of Green Transport Corridors of Brazilian Soybean Exports to China. Brazilian Journal of Operations & Production Management, v. 16, p. 398-412, 2019.

SALIN, D. Brazil Soybean Transportation. Estados Unidos: U.S. Department of Agriculture. March 2021. Disponível em: <https://www.ams.usda.gov/sites/default/files/media/Brazil2020Overview.pdf>. Acesso em: 9 jul. 2021.



Autores Carlos Frederico Alves é administrador e mestre em engenharia de transportes; é consultor na EC Projetos na área de planejamento de transportes, com ênfase em estudos de mercado e análises de infraestrutura e capacidade portuária.

Tiago Buss é economista e diretor da EC Projetos, possui experiência na execução de projetos de planejamento de transportes nos modais marítimo,

ferroviário, rodoviário e aeroviário, tendo coordenado projetos de planejamento setorial em cooperação com o Minfra, como o PNLP e o PAN.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021

SETOR ACOMPANHA RETA FINAL PARA ANÚNCIO DO CONSÓRCIO QUE CONSTRUIRÁ NAVIO POLAR

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 11 Agosto 2021

Existe expectativa de que resultado possa ser conhecido nos próximos dias. Short list da Marinha para a obtenção de navio de apoio Antártico (NAPAnt) tem consórcios com estaleiros Wilson Sons (SP), Jurong Aracruz (ES) e ICN (RJ) entre os finalistas.

A indústria naval brasileira e a base industrial de defesa nacional aguardam o anúncio do consórcio vencedor da concorrência da Marinha para a construção do navio de apoio Antártico (NAPAnt), que substituirá o navio de apoio oceanográfico (NAPOc) Ary Rongel, que está no final da vida útil. O processo de decisão está na reta final e existe expectativa no setor, segundo fontes ouvidas pela Portos e Navios, de que o resultado possa ser conhecido nos próximos dias. Os três consórcios finalistas que compõem a short list da força naval são: Damen Shipyards/Wilson Sons Estaleiros; Estaleiro Jurong Aracruz/Sembcorp Marine; e Itaguaí Construções Navais (ICN)/Kership S.A.S (joint venture entre as francesas Piriou e Naval Group).

Na última terça-feira (10), o vice-almirante Flavio Brasil, diretor técnico comercial da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), comentou que a Marinha está em vias de selecionar o consórcio que fará a construção do novo navio polar, que demandará investimentos da ordem de US\$ 200 milhões. "Essa decisão será tomada proximamente pela Marinha, usando matriz multicritério, montada para as [fragatas] Tamandaré e adaptada para esse programa. Essa decisão será divulgada em breve", disse durante a conferência virtual 'Cenários da Indústria Naval e Offshore', promovida pela Navalshore e pela Revista Portos e Navios.

O NAPAnt substituirá e desenvolverá as mesmas missões do NAPOc Ary Rongel, com capacidades aprimoradas, a partir da experiência da Marinha no Programa Antártico Brasileiro (Proantar) e dos requisitos de apoio à nova Estação Antártica Comandante Ferraz. O Ary Rongel foi incorporado à Marinha do Brasil em abril de 1994 e, a partir de então, a cada ano, opera em média durante seis meses na Antártica.

O objetivo é que o novo navio possa ser construído entre 2022 e 2025, com a expectativa de geração de 600 empregos diretos e seis mil indiretos. As empresas vencedoras deverão constituir uma sociedade de propósito específico (SPE) para negociação de contrato e construção de navio. Esta etapa contará com assessoria jurídica e do setor de compliance da Emgepron como fiscalizadora junto a uma sociedade classificadora a ser contratada pela SPE vencedora. Os fornecedores deverão atender aos requisitos de qualidade que a classificadora exigir.

Para esse projeto, a Marinha exigirá índice de conteúdo local mínimo de 45%, que será calculado a partir da divisão entre custos diretos de produção local (materiais, serviços e mão de obra direta) dividido pelos custos diretos de produção local e importados (custos totais), conforme critérios do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A RFP (request for proposal) estabelece que o navio deverá ser construído em estaleiro situado no Brasil.

O diretor da Emgepron destacou, no evento, que o índice de conteúdo local do futuro navio polar já parte 5% acima da meta de 40% estabelecida a partir da segunda unidade das fragatas Tamandaré. O vice-almirante Brasil explicou que o navio terá uma suíte de equipamentos grande que influenciará muito o conteúdo local. A metodologia do BNDES, segundo o diretor, ajuda na fiscalização do cumprimento dos índices. Ele acrescentou que existem iniciativas junto a empresas brasileiras a fim de avaliar as possibilidades de ampliação do conteúdo local para esse projeto. "Temos conversado bastante com a Abimaq para excitar as empresas a pressionar a SPE

Águas Azuis para que a indústria nacional tenha espaço dentro desse e de todos projetos que a Emgepron gerencie", destacou.

O VA Brasil disse que a Emgepron continuará a divulgar as demandas por equipamentos que os programas estratégicos da Marinha possuem. Ele contou que a SPE Águas Azuis já iniciou a compra de equipamentos para a construção das quatro fragatas classe Tamandaré. O programa para obtenção das fragatas prevê investimentos entre US\$ 2,5 bilhões e US\$ 3 bilhões. As unidades serão construídas pela SPE Águas Azuis no estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). O diretor da Emgepron disse que a Marinha tem a necessidade e a expectativa de aumentar o número de unidades contratadas inicialmente.

Brasil também destacou as iniciativas do cluster tecnológico naval do Rio de Janeiro, a fim de estimular a governança no desenvolvimento econômico na área marítima e de fortalecer o arranjo produtivo no estado, que reúne 20 estaleiros e concentra 15% dos portos e terminais de uso privado (TUPs) do país. O diretor da Emgepron lembrou que será criada uma comissão mista visando ações junto ao legislativo e ao executivo, sugerindo medidas para tornar os negócios da economia do mar no Rio de Janeiro mais produtivos. "A saída do Rio de Janeiro do regime de recuperação fiscal passa pela melhora do ambiente de negócios do setor marítimo", defendeu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021

LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL APRESENTA MELHOR DESEMPENHO OPERACIONAL EM SEUS NEGÓCIOS NO SEGUNDO TRIMESTRE

Da Redação NAVEGAÇÃO 11 Agosto 2021

Terminal portuário de Vila Velha (TVV)



De abril a junho, a companhia atingiu lucro líquido de R\$ 37,5 milhões e receita de R\$ 352,8 milhões. Volumes nos serviços de feeder e cabotagem se destacam no período

A Log-In Logística Intermodal divulgou nesta terça-feira (10) os resultados financeiros e operacionais obtidos no segundo trimestre. De abril a junho, o lucro líquido foi de R\$ 37,5 milhões contra um prejuízo de R\$ 14,8 milhões no mesmo período do ano passado. No consolidado semestral, a empresa alcançou lucro líquido de R\$ 16,3 milhões, superando o resultado negativo de R\$ 129,4 milhões registrado nos primeiros seis meses

de 2020. A alta se deve ao melhor desempenho operacional dos negócios e menor despesa de variação cambial.

A receita operacional líquida (ROL) e o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) também apresentaram resultados significativos no segundo trimestre. Entre os meses de abril e junho, a Log-In registrou um crescimento de 50,4% na receita, totalizando R\$ 352,8 milhões, devido a incremento de volumes, com destaque para o feeder (+38%), a viagem inicial e final da carga de importação e exportação entre os portos escalados pela Log-In. Já na cabotagem, o resultado foi 20% superior ao segundo trimestre de 2020, com maior movimentação de contêineres, carga geral e serviços de armazenamento em nosso terminal portuário de Vila Velha (TVV).

O Ebitda ficou em R\$ 93,2 milhões no segundo trimestre, uma alta de 62% na comparação com o mesmo período do ano anterior. Entre as razões para este incremento estão: aumento de volumes movimentados na Navegação e melhora do cenário econômico em comparação com o início da pandemia. Outros fatores que puxaram esse resultado foram o crescimento nos volumes



movimentados de contêineres, carga geral e granel no TVV, e de veículos no TEV, novo terminal de veículos implementado recentemente pela Log-In.

De abril a junho, o serviço de navegação costeira alcançou receita de R\$ 277,6 milhões, a maior já registrada desde o início da companhia. O Ebitda foi de R\$ 76,9 milhões, recorde para um segundo trimestre. Outro destaque foi o volume movimentado no feeder, crescimento de 38% na comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, serviço impulsionado pelo crescimento na importação e pela manutenção do ritmo da exportação.

O melhor ritmo operacional da navegação é justificado pela retomada das operações das empresas no Brasil, altamente impactadas no início da pandemia com a redução e até suspensão das operações. No período, houve uma melhora no mix de cargas movimentadas com destaque para os segmentos de eletrônicos, alimentos, bebidas, higiene e limpeza.

A receita total da navegação foi impulsionada também pela maior demanda por veículos no segundo trimestre. Isso se deve à retomada nas importações, visto que no mesmo período no ano passado, algumas montadoras interromperam a produção devido à pandemia e, conseqüente, redução de demanda. A receita obtida no transporte de veículos entre Brasil e Argentina aumentou 365% versus o segundo trimestre de 2020.

Terminal Portuário de Vila Vela (TVV)

O terminal portuário de Vila Velha é, hoje, um prestador de serviços logísticos e esse novo perfil foi refletido nos resultados do segundo trimestre. Entre os principais destaques estão a captura de novas cargas, o crescimento em volumes movimentados e outros serviços agregados operados atualmente pela diversificação do terminal. O crescimento nas importações, a captação de novos negócios em exportação e granel, além do efeito do câmbio nas receitas fixadas em dólar também contribuíram para a boa performance no trimestre.

Os meses de abril, maio e junho foram de grande movimentação de contêineres no local, totalizando 47.174 TEUs, o maior desde 2015. A receita e o Ebitda do terminal também foram recordes e somaram R\$ 66 milhões e R\$ 30,4 milhões, respectivamente, beneficiados pela melhora no mix de cargas, maior volume de contêineres e carga geral, especialmente veículos, além de serviços de armazenagem. O início da operação do TEV, destinado à armazenagem e movimentação, também foi responsável pelo aumento no volume de veículos no local.

As exportações pelo TVV tiveram alta demanda no segundo trimestre, principalmente, no setor de rochas ornamentais para construção civil com destino a mercados norte-americanos, e outros produtos como café, pimenta do reino e gengibre. Houve alta também na exportação de produtos siderúrgicos, especialmente tubos, e cargas gerais, como maquinários e equipamentos para indústrias. Já os volumes importados apresentaram recuperação em diversos setores, com destaque para insumos de mineração e equipamentos para indústria siderúrgica e metalmeccânica.

Investimentos

Os investimentos realizados pela Log-In Logística Intermodal totalizaram R\$ 42,8 milhões no segundo trimestre, recursos alocados, principalmente, nas docagens programadas dos navios Log-In Resiliente e Log-In Endurance. No TVV, o montante de R\$ 121 milhões integra o projeto executivo, aprovado pela Antaq, utilizado para a aquisição de guindastes (MHC) e empilhadeiras (Reach Stackers). O prazo de execução desse aporte será de 21 meses com término previsto para 10 de março de 2023. De janeiro a junho, foram investidos um total R\$ 165,6 milhões, incluindo US\$ 20 milhões utilizados na aquisição do navio Log-In Discovery, a partir de recursos próprios levantados no último follow on da companhia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/08/2021

PORTO DE IMBITUBA APRIMORA ESTRUTURAS DE APOIO ÀS BALANÇAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Agosto 2021



No fim de julho, foram entregues as novas plataformas e escadas de apoio às balanças rodoviárias 1 e 2 do Porto de Imbituba. As estruturas foram construídas em Polímero Reforçado com Fibra de Vidro (PRFV), material com alta resistência à corrosão, indicado para regiões próximas ao mar.

O tipo de PRFV utilizado é o perfil pultrudado, material plástico de baixo peso e isolante elétrico. Frente ao aço galvanizado, comumente aplicado na construção de escadas, os perfis pultrudados apresentam maior durabilidade e menor custo ao longo dos anos, pois não demandam manutenção periódica.

“As novas estruturas trazem um ganho significativo para a proteção dos caminhoneiros, durante as atividades de pesagem, e representam um investimento eficiente em materiais adequados ao cenário portuário, alinhando a segurança dos trabalhadores com a sustentabilidade de nossa infraestrutura no longo prazo”, destaca o diretor de Administração e Finanças da SCPAR Porto de Imbituba, Fabrício Debortoli.

A supervisão da obra ficou a cargo do setor de Obras da Autoridade Portuária, que já tem aplicado o material em outras melhorias no Porto, como no Terminal de Granéis Líquidos (TGL) e na escada de acesso à parte inferior do Cais 1. Além das novas plataformas e escadas das balanças, o perfil pultrudado também foi instalado recentemente no guarda-corpos do estacionamento interno da Portaria 1 e no caminho seguro para pedestres, que dá acesso ao Cais 3.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021

MOVIMENTAÇÃO NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS CRESCE 9% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Agosto 2021



O setor portuário privado registrou crescimento 9% na movimentação de cargas no primeiro semestre, com total de 384,3 milhões de toneladas. Os dados foram apresentados nesta quarta-feira (11) pela diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Os perfis de carga que mais cresceram em movimentação no período nos Terminais de Uso Privado (TUP) foram carga containerizada (+22,9%), carga geral (+21,09%) e granel líquido (+12,65%), seguidos de granel sólido, com movimentação de 219,4 milhões de toneladas, incremento de 5,05%.

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, considera relevante o aumento da movimentação de contêineres pelos Terminais de Uso Privado. "Em 2010, os terminais privados eram responsáveis por apenas 10% da movimentação nacional de contêineres. Hoje, 33% da movimentação de contêineres é feita pelos TUPs", ressaltou.

Os terminais privados que mais se destacaram na movimentação de contêineres foram Portonave, que poderá se tornar, até o fim de 2021, o primeiro terminal privado a superar a marca de 1 milhão de TEUs movimentados, a DP World e o Porto Itapoá, com aumento 14,9% e 9,5% em sua movimentação, respectivamente.

O aumento da movimentação de granel líquido nos TUPs também foi expressivo, atingindo alta de 12,65%. Destaques para o Terminal de Angra dos Reis da Transpetro, com a maior movimentação entre os TUPs, com 35,1 milhões de toneladas e aumento de 11,4%, o Terminal Aquaviário de São Sebastião com 26,5 milhões (+4,14%) e Porto do Açú - TPET/TOIL, com 13,9 milhões de toneladas (+12,16%).

Os terminais privados que mais ampliaram o percentual de movimentação somados todos os tipos de carga foram: Terminal Ponta do Ubu (505,9%), Porto do Açú - TMULT (362%) e Terminal Santa Clara (239,5%).

De acordo com Murillo Barbosa os números apresentados destacam o impacto positivo do setor portuário privado para a retomada econômica do país que ainda sente os efeitos da crise gerada pela pandemia de Covid-19. Barbosa lembra que o crescimento da movimentação de cargas no primeiro semestre de 2020 foi de 3,8%.

"Nos primeiros seis meses desse ano, a movimentação no setor privado cresceu 9%. Um valor significativo se comparado ao incremento alcançado no mesmo período do ano anterior. Trata-se de mais uma demonstração clara de que o investimento nos TUPs e novas autorizações podem gerar grande retorno em resultados de movimentação e gerar impactos positivos diretos na economia nacional que vive um momento de retomada importante", analisa.

O secretário-executivo do Minfra, Marcelo Sampaio ressaltou que o aumento na movimentação dos últimos anos é resultado da busca por eficiência do setor portuário. "Setor portuário é um pilar importante e não um gargalo para o desenvolvimento do país. O número de arrendamentos portuários e de autorizações de TUPs trouxeram ganhos para eficiência do setor para alcançar números como esses, com quase 10% de crescimento de movimentação", completou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021

SANTOS BRASIL APRESENTA LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 60,4 MILHÕES 2º TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Agosto 2021



Movimentação consolidada de contêineres registrou recorde para o período, totalizando 337.183 unidades

A Santos Brasil manteve, no segundo trimestre, a trajetória consistente de crescimento dos volumes operados nas suas unidades operacionais de Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA). A exemplo do trimestre anterior, a Companhia encerrou o segundo trimestre de 2021 registrando recorde histórico de movimentação consolidada de contêineres para o período: 337.183 unidades movimentadas, crescimento de 31,3% na comparação com o mesmo período de 2020.

A companhia também alcançou no segundo trimestre de 2021, o maior patamar EBITDA desde o primeiro trimestre de 2013, totalizando R\$ 147,7 milhões (+250% frente ao segundo trimestre de 2020), com margem EBITDA de 38,9%.

O lucro líquido foi de R\$ 60,4 milhões, revertendo o prejuízo líquido de R\$ 9,4 milhões do segundo trimestre de 2020; e a receita líquida foi de R\$ 379,5 milhões (+68,8%), impulsionada pelo crescimento no volume e pela elevação do ticket médio no Tecon Santos.

Mesmo quando confrontado com o segundo trimestre de 2019 (base comparativa sem os impactos da Covid-19), o segundo trimestre de 2021 apresentou forte melhoria nas principais

linhas em relação ao referido trimestre: receita líquida +43,3%, EBITDA +151,6% e lucro líquido +858,7%.

O desempenho da companhia foi beneficiado pelo elevado fluxo de contêineres nos portos brasileiros, em especial no Porto de Santos, cuja retomada já havia se intensificado no último trimestre de 2020, nos volumes de exportação e, também, de importação, em função da recuperação do comércio global estimulada pelo avanço da vacinação contra a Covid-19.

No consolidado dos três terminais da Santos Brasil, o crescimento no fluxo de longo curso no trimestre foi de 56,9% frente ao segundo trimestre de 2020, com participação de 83,7% do total movimentado. O mix de contêineres cheios teve importante melhora, representando 78,4% do total movimentado. O volume total armazenado nos terminais somou 41.638 contêineres no segundo trimestre de 2021 (+49,1%), fruto do expressivo crescimento do volume de contêineres cheios de importação no Tecon Santos.

O Tecon Santos movimentou 296.095 contêineres no segundo trimestre de 2021 (crescimento de 34,4% frente ao segundo trimestre de 2020). Ao longo do trimestre, o terminal operou 23 escalas extras, seja pelo aquecimento da demanda, seja pela restrição operacional observada em terminais concorrentes. A participação de mercado do Tecon no Porto de Santos subiu para 40,0% no segundo trimestre de 2021 (vs. 34,7% no segundo trimestre de 2020).

No Tecon Vila do Conde, a movimentação foi de 28.934 contêineres, volume recorde para um segundo trimestre, o que representou crescimento de 13,1% frente ao segundo trimestre de 2020, com aumento na movimentação de contêineres cheios (+12,2%) e vazios (+14,3%).

O Tecon Imituba movimentou 12.154 contêineres no período (+12,7%), fruto do crescimento de 13,5% no fluxo de cabotagem no terminal, com aumento expressivo no mix de contêineres cheios (+145,1% vs. segundo trimestre de 2020). No TCG Imituba, de carga geral, o volume movimentado somou 101.525 toneladas no segundo trimestre de 2021 (+25,2%), com destaque para os embarques de celulose, commodities alimentícias e desembarques de equipamentos, por exemplo pás eólicas.

O TEV (Terminal de Veículos) registrou a movimentação de 54.718 veículos (+293,7%), resultado alavancado pela exportação de 47.370 unidades com destaque para o abastecimento de veículos leves no mercado argentino.

A Santos Brasil Logística armazenou 16.582 contêineres (+62,3% frente ao segundo trimestre de 2020), influenciada pelo crescimento do fluxo de importações no Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 9,4% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Agosto 2021



Instalações portuárias movimentaram 591,9 milhões de toneladas

O setor portuário brasileiro (portos organizados e terminais autorizados e arrendados) movimentou 591,9 milhões de toneladas no primeiro semestre. O número representa um crescimento de 9,4% em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Antaq e foram divulgados nesta quarta-feira (11).

Para o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, “os números são auspiciosos. Mostram que o setor aquaviário mantém seu crescimento contínuo. E isso é fundamental para a economia do país,

para a geração de emprego e renda. Mais uma vez a Agência divulga as estatísticas do setor de forma célere e moderna”.

Em relação ao perfil de carga, houve crescimento da movimentação de granel sólido, granel líquido, contêineres e carga geral solta. Vale lembrar que a tabela abaixo se refere aos primeiros seis meses do ano em comparação com igual período do ano passado.

O minério de ferro foi a carga mais movimentada no primeiro semestre: 171,8 milhões de toneladas (crescimento de 12%). O petróleo apareceu na segunda posição: 97,2 milhões de toneladas (incremento de 8%). Soja, contêineres e derivados de petróleo também se destacaram.

Políticas Públicas

O diretor da Antaq, Adalberto Tokarski, destacou que o Estatístico Aquaviário da Agência “é uma ferramenta fundamental para que possamos oferecer à sociedade números atualizados e acompanhar mês a mês como está o desempenho do setor”.

A diretora da Agência, Flávia Takafashi, destacou o crescimento na movimentação portuária. “Os números positivos só comprovam o quanto o setor é forte, é resiliente, mesmo em um cenário ainda de pandemia.”

O secretário executivo, Marcelo Sampaio, e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, que representaram o Ministério da Infraestrutura durante a divulgação das estatísticas, destacaram que os dados divulgados pela Antaq são fundamentais para a formulação de políticas públicas para o setor aquaviário. “As ações do governo estão garantindo mais eficiência ao setor portuário, que já não é mais um gargalo para o desenvolvimento do país”, afirmou Sampaio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021

CESSÃO ONEROSA: ANP APROVA EDITAL E MODELOS DE CONTRATOS DA SEGUNDA RODADA

Da Redação OFFSHORE 11 Agosto 2021



A ANP aprovou nesta quarta-feira (11) o edital e os modelos dos contratos da Segunda Rodada de Licitações dos Volumes Excedentes da Cessão Onerosa (LVECO2). Os documentos, que passaram por consulta e audiência públicas, serão agora encaminhados para aprovação do Ministério de Minas e Energia (MME) e, em seguida, submetidos a apreciação do Tribunal de Contas da União (TCU).

A sessão pública de apresentação de ofertas da Segunda Rodada de Licitações dos Volumes Excedentes da Cessão Onerosa está prevista para

17 de dezembro e ofertará as áreas de Sépia e Atapu, localizadas dentro dos limites do Polígono do Pré-sal, na Bacia de Santos. As áreas serão ofertadas sob o regime de contratação de partilha da produção, conforme estabelecido pela Lei Federal nº 12.351/2010.

Nas rodadas realizadas sob esse regime, os bônus de assinatura são fixos e as licitantes vencedoras são as que oferecem maior percentual de volume excedente em óleo à União, a partir de valor mínimo definido em edital. No caso do segundo leilão do Excedente da Cessão Onerosa, os bônus de assinatura serão R\$ 4,002 bilhões para Atapu e 7,138 bilhões para Sépia, enquanto os percentuais mínimos de excedente em óleo serão, respectivamente, 5,89% e 15,02%.

Histórico

A cessão onerosa é um regime de contratação direta de áreas específicas de petróleo da União para a Petrobras. A Lei n.º 12.276/2010 concedeu à Petrobras o direito de extrair até cinco bilhões de barris de óleo equivalente (BOE, termo técnico usado para converter um volume de gás natural com um volume de óleo) de áreas não concedidas localizadas no pré-sal, conforme detalhado no Contrato de Cessão Onerosa, firmado entre a União e a Petrobras.

Considerando a limitação legal quanto ao volume máximo a ser extraído no Contrato de Cessão Onerosa, equivalente a 5.000.000.000 (cinco bilhões) de barris de petróleo equivalente, e tendo em vista a constatação da existência de volumes totais de petróleo recuperável excedentes a esse volume, em quatro campos petrolíferos contratados sob esse contrato, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) autorizou a ANP a realizar a Rodada de Licitações de Partilha de Produção, especificamente para a viabilização de produção destes volumes excedentes aos contratados sob o regime de Cessão Onerosa em áreas do Pré-sal. O regime de Partilha de Produção é regido pela Lei n.º 12.351/2010.

Na primeira rodada, realizada em novembro de 2019, foram ofertados os direitos de exploração e produção sobre os volumes excedentes de petróleo de quatro áreas: Búzios, Itapu, Sépia e Atapu. Os dois primeiros foram arrematados, gerando arrecadação total de R\$ 69,96 bilhões em bônus de assinatura. Quanto aos outros dois campos não arrematados na ocasião - Atapu e Sépia, que possuem área total de 386 km², estes serão o objeto de oferta nesta segunda rodada. A Petrobras manifestou interesse em exercer o direito de preferência nas duas áreas, com percentual de 30% em cada uma.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021

NEW FORTRESS ENERGY ASSINA CONTRATO DE FORNECIMENTO DE GÁS COM A UNIGEL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Agosto 2021



A New Fortress Energy (NFE) anunciou nesta quarta-feira (11) que assinou dois contratos de fornecimento de gás com subsidiárias da Unigel Participações para fornecer gás natural à Unigel Plantas de fertilizantes Agro-BA e Unigel Agro-SE, localizadas na Bahia e no Sergipe. Os acordos também incluem uma opção de fornecimento para a fábrica de produtos químicos da Unigel em Candeias, na Bahia.

No total, a NFE espera fornecer à Unigel até 41 Tbtu de gás natural anualmente (equivalente a aproximadamente 5,3 milhões de litros de GNL por dia) por um prazo de cinco anos a partir do primeiro trimestre de 2022.

“Estamos entusiasmados por nos tornarmos o parceiro estratégico de fornecimento de gás da Unigel, uma das principais empresas industriais do Brasil”, disse Wes Edens, presidente e CEO da NFE. “Esta parceria demonstra o valor que nossos terminais de importação de GNL fornecerão aos clientes no Brasil, ao trazermos fornecimento de energia confiável e acessível e apoiar a indústria em todo o Brasil.”

Andrew Dete, diretor administrativo da NFE, acrescentou: “A NFE tem orgulho da parceria com a Unigel para apoiar a produção doméstica de fertilizantes no Nordeste do Brasil. Esses acordos são ótimos exemplos da missão da NFE de fazer parceria com os principais clientes industriais do Brasil para fornecer fornecimento de energia confiável”.



O fornecimento de gás dos terminais de GNL de Suape e Sergipe conectará as operações da Unigel aos mercados globais de GNL e gás natural, bem como reduzirá significativamente os custos de transporte por dutos.

As fábricas de fertilizantes da Unigel são capazes de produzir mais de três mil toneladas por dia de ureia no total.

A transação está sujeita ao recebimento de certas aprovações regulatórias e outras condições habituais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING 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