

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 126/2021
Data: 13/08/2021**

ÍNDICE

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

| | |
|--|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| EXPORTAÇÕES DE CAFÉ CAEM NO PORTO DE SANTOS | 4 |
| MOVIMENTO NOS PORTOS DO PAÍS SOBRE 9,4% NO PRIMEIRO SEMESTRE | 5 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 6 |
| ANTAQ LEILOA TRÊS ÁREAS PORTUÁRIAS. INVESTIMENTOS ALCANÇAM MAIS DE R\$ 106 MILHÕES..... | 6 |
| COMEX DO BRASIL | 7 |
| BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT RECORDE MAS IMPORTAÇÕES EM ALTA MOSTRAM NOVO MOMENTO DA ECONOMIA | 7 |
| PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 596 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE, SEGUNDO ANTAQ | 9 |
| COMÉRCIO EXTERIOR: CINCO GRANDES PARCEIROS ABSORVEM 65% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS NO PRIMEIRO SEMESTRE..... | 9 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 12 |
| EMPRESAS PREPARAM VOLTA DE CRUZEIROS E ESTIMAM IMPACTO DE R\$ 2,5 BI NA ECONOMIA | 12 |
| PRINCIPAIS PORTOS DE CONTÊINERES NO LESTE DA CHINA VÊM PIORA DO CONGESTIONAMENTO APÓS CASOS DE COVID... 12 | 12 |
| AS EXPORTAÇÕES DA UE PARA A GRÃ-BRETANHA AUMENTARAM EM JUNHO, UMA VEZ QUE CAÍRAM COM O RESTO DO MUNDO..... | 13 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF | 15 |
| AEROPORTO DA CAPITAL DO PAÍS TESTA EMBARQUE COM RECONHECIMENTO FACIAL..... | 15 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 16 |
| ONS REDUZ PROJEÇÃO E PASSA A VER ALTA DE 3,2% NA CARGA DE ENERGIA DO BRASIL EM AGOSTO | 16 |
| GOVERNO QUER FUNDO DE R\$ 574 BILHÕES AO LONGO DE 10 ANOS..... | 17 |
| EMBRAER VOLTA AO LUCRO COM RECUPERAÇÃO DA DEMANDA POR VIAGENS | 18 |
| COM ECONOMIA CRESCENDO, É O MOMENTO PARA MODERNIZAR TRIBUTAÇÃO, DIZ GUEDES | 18 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 19 |
| EDISON, TESLA E A INDÚSTRIA DE O&G: O NOVO EMBATE DA ELETRICIDADE COM OS COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS..... | 19 |
| BIOMETANO NA DISPUTA PELO HIDROGÊNIO | 22 |
| PARA A OPEP, ALTA DO PETRÓLEO NÃO AFETA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA MUNDIAL | 25 |
| PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE ANUNCIADOS PELO MUNDO SOMAM MAIS DE US\$ 80 BI | 26 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 29 |
| BNDES PLANEJA DEVOLVER MAIS R\$ 45 BILHÕES À UNIÃO EM 2021, MAS NÃO GARANTE PAGAMENTO | 29 |
| GUEDES DIZ QUE 'NÃO DÁ MUITA BOLA' PARA O FMI E CHAMA PREVISÕES DO ORGANISMO SOBRE BRASIL DE 'LAMBANÇA' .. 30 | 30 |
| 'O MERCADO É SENSÍVEL A QUALQUER NOTÍCIA QUE POSSA AFETAR A TRAJETÓRIA FISCAL', DIZ PRESIDENTE DO BC SOBRE PRECATÓRIOS E BOLSA FAMÍLIA | 31 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 32 |
| CIDADES IMPLANTAM RODÍZIO DE ÁGUA; CONSUMO DE ENERGIA SOBE | 32 |
| 'SAFRA DOS VENTOS' BATE RECORDE E USINAS EÓLICAS REDUZEM RISCO DE RACIONAMENTO | 34 |
| A CRISE HÍDRICA SE AGRAVOU | 35 |
| VALOR ECONÔMICO (SP) | 37 |
| LEILÃO DE PORTOS:INTERMARÍTIMA TRIPLICA OFERTA E LEVA TERMINAL EM SALVADOR | 37 |
| DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE GERAR INVESTIMENTOS NA ORDEM DE R\$ 10 BILHÕES..... | 38 |
| PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO FECHA EM QUEDA NA CHINA | 39 |
| CHINA VOLTA A EXIGIR USO DE MÁSCARAS PARA CONTER VARIANTE DELTA..... | 39 |
| PAÍS PRECISA MUDAR POLÍTICA AMBIENTAL, DIZ TARCÍSIO | 40 |
| CHINA FECHA TERMINAL EM 3º MAIOR PORTO DEVIDO A COVID | 41 |
| AIE REDUZ PREVISÃO DE DEMANDA DE PETRÓLEO EM 2021 APÓS AVANÇO DA VARIANTE DELTA | 42 |
| LENTIDÃO SOBRE CONTEÚDO LOCAL GEROU PERDAS BILIONÁRIAS, DIZ PRESIDENTE DA ENAUTA | 43 |
| GOVERNO FAZ LEILÃO DE TRÊS TERMINAIS PORTUÁRIOS HOJE..... | 44 |
| FIEC - FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO CEARÁ | 45 |
| VICE-PRESIDENTE DA FIEC, CARLOS PRADO, RECEBE PRESIDENTE DA FIEMA, EDILSON BALDEZ, E COMITIVA..... | 45 |



| | |
|--|-----------|
| BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA | 47 |
| ÁREAS PORTUÁRIAS EM SALVADOR, FORTALEZA E SANTANA SERÃO LEILOADAS NESTA SEXTA (13); TVB3 TRANSMITE AO VIVO | 47 |
| CNN BRASIL | 48 |
| PRIVATIZAÇÕES DE CONGONHAS E SANTOS DUMONT AVANÇARÃO EM AGOSTO, DIZ TARCÍSIO | 48 |
| ESTA EMPRESA COM SEDE EM DUBAI QUER REVOLUCIONAR A FORMA COMO OS PORTOS OPERAM..... | 49 |
| FOLHA DE SÃO PAULO - SP | 50 |
| SECA JÁ AFETA TRANSPORTE NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ | 50 |
| AGÊNCIA BRASIL - DF | 52 |
| PORTOS NO CEARÁ, NA BAHIA E NO AMAPÁ SÃO ARRENDADOS EM LEILÃO..... | 52 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS | 53 |
| J.MACÊDO, M.DIAS BRANCO E GRANDE MOINHO CEARENSE VÃO OPERAR TERMINAL DE TRIGO..... | 53 |
| INTERMARÍTIMA ARREMATÁ ÁREA PARA CONTÊINERES E CARGAS DE PROJETO EM SALVADOR | 53 |
| ENTIDADES SETORIAIS PRESSIONAM POR DEFINIÇÃO DO REPORTO..... | 54 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA | 56 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS | 56 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EXPORTAÇÕES DE CAFÉ CAEM NO PORTO DE SANTOS

Ainda assim, 77,5% do produto sai do País pelo cais santista

Por: Redação



Deixaram o Brasil por Santos mais de 18,4 milhões de sacas de café com 60 quilos nos primeiros sete meses Foto: Alberto Marques

O Porto de Santos exportou, entre janeiro e julho, mais de 18,4 milhões de sacas de 60 quilos de café. O volume, 0,5% menor do que o embarcado nos sete primeiros meses do ano passado, representa 77,5% do produto brasileiro exportado. Também houve queda nos embarques da

commodity em todo o País.

As exportações brasileiras de café somaram 2,8 milhões de sacas em julho, primeiro mês do ano safra 2021/22. O volume é 12,8% inferior ao dos embarques realizados no mesmo período de 2020. Com o desempenho, as remessas do produto ao exterior chegaram a 23,7 milhões de sacas no acumulado do ano, crescendo 2,2% em relação aos sete primeiros meses de 2020.

Os dados são do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). Eles apontam que, além do cais santista, 21 complexos portuários brasileiros escoaram a commodity. Na segunda posição, aparecem os portos do Rio de Janeiro, com 3,9 milhões de toneladas, ou 15,6% do total.

Resultado ruim

O Cecafé atribui a baixa exportação de café em julho à continuidade dos entraves logísticos no transporte marítimo mundial, que passa por grave crise, com disparada no valor dos fretes, cancelamentos de bookings (reservas de espaço), dificuldade para novos agendamentos e disputa por contêineres e espaço nos navios devido ao aquecimento da demanda por alimentos e eletrônicos, em especial nos Estados Unidos e na Ásia.

“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%”, afirma o presidente do Cecafé, Nicolas Rueda.

As exportações do café brasileiro, em julho, renderam US\$ 402,7 milhões (R\$ 2,1 bilhões) ao País, com alta de 5,6% frente aos US\$ 381,2 milhões (R\$ 2 bilhões) registrados no mesmo mês de 2020.

No acumulado deste ano, a receita cambial com os embarques brasileiros do produto chegou a US\$ 3,2 bilhões (R\$ 16,8 bilhões), volume 7% superior ao rendimento nos sete primeiros meses do ano anterior.

Destino do café

Os Estados Unidos continuam a ser como os maiores importadores dos cafés nacionais, com a aquisição de 4,5 milhões de sacas, crescimento de 4,5% na comparação com igual período de 2020.

Na sequência, vêm Alemanha, com 4,1 milhões de sacas (+5,5%); Bélgica, com 1,6 milhão (+1,1%); Itália, com 1,6 milhão (-9,5%); e o Japão, com a importação de 1,3 milhão de sacas (+12,8%).

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 13/08/2021

MOVIMENTO NOS PORTOS DO PAÍS SOBRE 9,4% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Um dos segmentos em alta foi a movimentação de graneis sólidos, com incremento de 6,4%

Por: *Redação*



As operações com contêineres tiveram elevação ainda maior, de 16,3% Foto: Carlos Nogueira/AT

Os portos brasileiros movimentaram 591,9 milhões de toneladas no primeiro semestre. O volume representa um crescimento de 9,4% em relação ao mesmo período de 2020. Para este ano, a expectativa é de que 1,2 bilhão de toneladas sejam operadas em todo o Brasil. Com isso, é esperado um

incremento de 5,5% nas trocas comerciais pelos complexos portuários, na comparação com as do ano passado.

Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e foram divulgados nesta quarta-feira (12). Eles apontam que, nos últimos 11 anos, os portos brasileiros, que incluem a operação de instalações arrendadas e terminais de uso privado (TUPs), tiveram 3,7% de crescimento médio ao ano. De 2010 para cá, a movimentação de cargas cresceu 48,7%.

Em todo o País, a movimentação de graneis sólidos cresceu 6,4% no primeiro trimestre e atingiu 343,2 milhões de toneladas. No caso dos líquidos, o incremento foi de 11,6% no semestre, o que resultou na soma de 153,5 milhões de toneladas.

As operações com contêineres tiveram elevação ainda maior, de 16,3%, e atingiram a marca de 5,8 milhões de TEU (unidade equivalente a um cofre de 20 pés). Mesmo assim, o maior aumento na movimentação foi de carga geral, que cresceu 19,1% e somou 29,7 milhões de toneladas operadas.

Cargas

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

Porém, houve queda de 6,3% na movimentação de soja no primeiro semestre. A redução foi mais sentida em portos do Sul e do Norte, como Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Santarém (PA). Mas, de acordo com técnicos da Antaq, os produtores têm reserva da commodity, e as exportações devem fechar o ano com volume igual ou maior do que o movimentado em 2020.

Estatísticas

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, considera os números 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.”

O diretor da agência reguladora, Adalberto Tokarski, destacou que as estatísticas do órgão são uma importante base para a definição de políticas públicas dos portos brasileiros. “É uma

ferramenta fundamental para que possamos oferecer à sociedade números atualizados e acompanhar mês a mês como está o desempenho do setor.”

O secretário executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, tem a mesma opinião. “As ações do Governo estão garantindo mais eficiência ao setor portuário, que já não é mais um gargalo para o desenvolvimento do País.”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/08/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ LEILOA TRÊS ÁREAS PORTUÁRIAS. INVESTIMENTOS ALCANÇAM MAIS DE R\$ 106 MILHÕES

Os valores de outorga oferecidos pelas três áreas somaram R\$ 38,8 milhões



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ leiloou, nesta sexta-feira (13), três áreas portuárias por R\$ 38,8 milhões. As sessões públicas aconteceram na B3, em São Paulo. Foram leiloadas uma área no Porto de Santana (AP), para movimentação de graneis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja; outra no Porto de Fortaleza (CE), para movimentação de graneis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos; e outra área no Porto de Salvador (BA), para movimentação de carga geral, de projeto ou containerizada (veja abaixo mais informações sobre as áreas). O investimento total alcança mais de R\$ 106 milhões.

A Caramuru Alimentos S/A. arrematou a área MCP02, no Porto de Santana, por R\$ 5,850 milhões. A MUC01, no Porto de Fortaleza, ficou com a Terminais de Grãos de Fortaleza - Tergran. O lance vencedor foi de R\$ 1 milhão. Já a Intermarítima Portos e Logística S/A. venceu o leilão da área SSD09, no Porto de Salvador, oferecendo um valor de outorga de R\$ 32 milhões. A área SSD09 é a primeira licitada pela ANTAQ e pelo governo federal na modalidade de arrendamento simplificado.

Para o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, “o governo federal está dotando de mais infraestrutura o setor portuário com o programa de arrendamentos, atraindo investimentos privados, gerando competitividade, renda e emprego. Trazer mais modernidade e eficiência para os portos é fundamental, pois nossa movimentação de cargas está mantendo o viés de alta”.

Vale lembrar que, nesta semana, a ANTAQ divulgou as estatísticas da movimentação portuária no primeiro semestre.

Foram movimentados 591,9 milhões de toneladas, o que significou um crescimento de 9,4% em relação ao mesmo período do ano passado. E 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.

O diretor Adalberto Tokarski destacou a realização do primeiro leilão na modalidade de arrendamento simplificado, com a licitação da área SSD09, do Porto de Salvador. Tokarski foi um



dos maiores incentivadores da metodologia: “Valeu a persistência na busca de uma ferramenta que possa oferecer áreas portuárias de forma mais ágil. Está provado que há demanda para áreas menores, com prazo de contrato de até dez anos, e esse é um modelo que veio para ficar. Tenho a certeza que muitos outros arrendamentos virão dentro dessa modalidade”.

A diretora Flávia Takafashi também destacou o leilão da primeira área de arrendamento simplificado licitada pela ANTAQ: “Em 2016, iniciamos o debate para a aprovação das regras dos estudos simplificados de arrendamentos e, hoje, realizamos o primeiro leilão de uma instalação portuária com base nessa nova metodologia”. Para a diretora da ANTAQ, os leilões realizados hoje na B3 vêm se somar aos esforços do governo federal e da ANTAQ para ampliar os investimentos privados e a oferta de infraestrutura portuária.

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)

**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: 13/08/2021



COMEX DO BRASIL

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT RECORDE MAS IMPORTAÇÕES EM ALTA MOSTRAM NOVO MOMENTO DA ECONOMIA

Por Equipe Comex do Brasil

São Paulo – A balança comercial brasileira acumula superávit de US\$ 45,9 bilhões, com exportações que somam US\$ 167,5 bilhões e importações de US\$ 121,5 bilhões. No entanto, neste ano, as importações estão subindo e não apenas em valor – o que seria explicado pelo

dólar valorizado sobre o real – ou porque 2020 foi um ano atípico. O Brasil está, de fato, importando mais até do que em 2019.



Entre janeiro e julho deste ano, o Brasil importou 99,89 milhões de toneladas de produtos. No mesmo período de 2020, foram importadas 81,7 milhões de toneladas. Nos sete primeiros meses de 2019, a compra dos outros países somou 86,4 milhões de toneladas.

Estão maiores as importações da Ásia, Europa (exceto União Europeia), América do Norte, América do Sul, Mercosul, Associação de Nações do Sudeste Asiático, Oriente Médio, Comunidade Andina de Nações, América Central e Caribe e Oceania. Apenas África e União Europeia venderam menos ao Brasil até julho deste ano do que até julho de 2019.

De acordo com o presidente executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, as importações estão maiores porque as empresas brasileiras estão precisando recompor seus estoques. “Em abril de 2020, com a pandemia, as empresas pararam de consumir e passaram a consumir os estoques. Hoje, há falta de componentes e, por isso, há um movimento mais forte de importações, principalmente de bens intermediários, para a indústria de transformação”, analisa. Entre esse bens estão equipamentos e peças para indústria automobilística, aeroespacial e petrolífera, entre muitas outras.

Castro ainda lembra de um outro desafio que pressiona as empresas: a “falta” de navios e contêineres, o que eleva o preço do frete e gera desequilíbrios. O reaquecimento do comércio global e o maior tempo de desembarço de mercadorias em portos no mundo tem gerado falta de embarcações na costa brasileira.

“As empresas ou importam ou fecham a fábrica. Escolhem, portanto, importar”, avalia. Ele acredita que este aumento de importações deve avançar por 2022, mas não deverá afetar a balança comercial porque as commodities, das quais o Brasil é grande exportador, estão com preços elevados.

O professor do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e pesquisador do Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia da Unicamp, Marco Antonio Rocha, analisa que o crescimento das importações pode, no médio prazo, influenciar no desempenho da balança comercial.

No entanto, ele observa que o Brasil está também comprando mais gás natural, petróleo e fertilizantes. “Estamos passando por um ciclo de alta das commodities, o que afeta as importações. Para além disso, é ainda difícil saber como a pandemia pode ter afetado as importações brasileiras. Após a crise de 2008, vimos que houve uma reorganização das cadeias globais (de suprimentos). As crises repercutem bastante no comércio internacional”, diz.

Ele avalia, contudo, que impressiona a dependência que o Brasil tem de produtos do exterior. “A economia brasileira tende a ser importadora. Com um baixo crescimento econômico, esses problemas (de capacidade de produção local) ficam de menor porte. Com a retomada, voltam a aparecer”, resume.

Já a relação comercial do Brasil com os países árabes não deverá sofrer mudanças significativas nos próximos meses, pois vendas e compras estão baseadas em commodities, principalmente venda de petróleo e derivados pelos árabes e de produtos agrícolas a partir do Brasil.

“O que se poderia era ampliar as importações e exportações para produtos de maior valor agregado. No entanto, é uma pauta para o médio e o longo prazos”, diz Castro.

Fonte: Fonte: Comex do Brasil

Data: 13/08/2021

PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 596 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE, SEGUNDO ANTAQ

Por Equipe Comex do Brasil -12 de agosto de 20210



Foto: Divulgação Porto de Santos

Brasília – A movimentação de cargas no setor portuário cresceu 9,4% no primeiro semestre em relação ao mesmo período do ano passado, informou hoje (12) a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo a agência, os portos organizados, terminais autorizados e arrendados movimentaram 591,9 milhões de toneladas no período. As informações constam do painel Estatístico Aquaviário da Antaq.

O painel destaca que, na comparação com o primeiro semestre do ano passado, houve crescimento em relação ao perfil da carga. O aumento foi de 6,4% na movimentação de granel sólido, 11,6% no granel líquido, 16,3% em contêineres e 19,1% na carga geral solta.

No primeiro semestre, foram movimentadas 343,2 milhões de toneladas de granel sólido, representando 58% do total no período. O destaque foi o minério de ferro, que movimentou 171,8 milhões de toneladas, o que corresponde a um crescimento de 12% em comparação ao mesmo período de 2021. Em segundo lugar, veio o petróleo, cuja movimentação cresceu 8%, somando 97,2 milhões de toneladas.

Já o granel líquido, responsável por 28% da carga, movimentou 153,5 milhões de toneladas; os contêineres, responsáveis por 11% da carga, responderam por 65,4 milhões de toneladas. As cargas em geral movimentaram 29,7 milhões de toneladas, correspondendo a 5% do total das cargas.

De acordo com o painel, o porto que mais se destacou foi o de Vitória, que registrou crescimento de 30,6% no primeiro semestre e movimentou 3,7 milhões de toneladas de cargas.

Segundo a Antaq, a expectativa para o segundo semestre é que os portos brasileiros movimentem 626 milhões de toneladas. Para este ano, a estimativa é de 1,218 bilhão de toneladas, o que representa aumento de 5,5% do setor em relação ao ano passado.

(*) Com informações da Agência Brasil

Fonte: Fonte: Comex do Brasil

Data: 13/08/2021

COMÉRCIO EXTERIOR: CINCO GRANDES PARCEIROS ABSORVEM 65% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS NO PRIMEIRO SEMESTRE

Por Equipe Comex do Brasil -13 de agosto de 20210

Brasília – Com o início da retomada da economia mundial, as exportações brasileiras responderam positivamente no primeiro semestre de 2021. No período, a corrente de comércio do Brasil com o mundo foi de US\$ 236,1 bilhões. Desse total, segundo levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), 65% são de exportações para cinco grandes parceiros comerciais – China, União Europeia, Estados Unidos, Mercosul e Japão.

Juntos, eles totalizaram exportações de US\$ 88,4 bilhões no primeiro semestre. O maior volume foi para a China, com US\$ 47,2 bilhões, uma alta de 39% na comparação com o primeiro semestre de 2020. Em seguida vem a União Europeia, com US\$ 17,8 bilhões (+26%); seguida por

Estados Unidos, com US\$ 13,3 bilhões (+10%); Mercosul, com US\$ 7,9 bilhões (+46%); e Japão, com US\$ 2,2 bilhões (+22%).



Foto: Divulgação

Quando considerados esses cinco principais parceiros juntos, a soma de 2021 teve alta de 31,8% em relação ao mesmo período de 2020, sendo o maior dos últimos 5 anos. Como as exportações totalizaram US\$ 136,4 bilhões (+35,5%) e as importações somaram US\$ 99,4 bilhões (+26,8%), o saldo comercial do semestre é de US\$ 37,1 bilhões, o que representa um crescimento de 66,3%.

Diante do complexo cenário imposto pela pandemia de Covid-19, a CNI avalia que o Brasil precisa aproveitar o momento para aprofundar a integração com seus principais parceiros comerciais e, assim, garantir a volta do crescimento econômico sustentado, dos investimentos e do emprego. Para o superintendente de Desenvolvimento Industrial da Confederação, João Emilio Gonçalves, o crescimento no fluxo de comércio mundial é uma oportunidade para o Brasil priorizar e intensificar ações.

“Essa agenda inclui ações que vão desde a celebração de acordos comerciais, passando pela eliminação de barreiras impostas por essas economias às exportações brasileiras, até a realização de rodadas de negócios entre empresários desses países. Nosso objetivo é aproveitar essa janela de oportunidades no comércio mundial para dinamizar nossa relação com esses países e melhorar a qualidade da nossa pauta de exportações”, avalia.

No entendimento da Confederação, no entanto, essa pauta será mais bem-sucedida se andar em paralelo com uma agenda de reformas estruturais, como a tributária, e outras medidas de competitividade do comércio exterior. Entre as principais reformas de comércio exterior estão a conclusão da agenda de facilitação de comércio, iniciada em 2013 e cujos programas precisam ser finalizados, a remodelagem do sistema de financiamento e garantias às exportações, a reformulação da lei de preços de transferência, dos lucros das multinacionais no exterior e do modelo brasileiro de acordos para evitar dupla tributação.

Brasil tem desafio de diversificar pauta exportadora para a China

A China deslocou a União Europeia como destino das exportações brasileiras, tornando-se, desde 2019, o principal mercado externo do Brasil e também origem das importações do país. No primeiro semestre de 2021, o país asiático foi destino de nada menos que 35% dos produtos brasileiros vendidos ao exterior. No entanto, o Brasil tem um grande desafio: mais de 80% das exportações concentradas em 3 produtos (soja, minério e petróleo). É preciso diversificar e desconcentrar as exportações ao país.

Na avaliação da CNI, além de trabalhar para ampliar a competitividade internamente, reduzindo o Custo Brasil, a busca por esse equilíbrio passa também por uma postura proativa do governo brasileiro para retirar barreiras impostas pela China aos nossos produtos e na postura de demandar a aceleração de reformas de mercado na China, para que as regras internacionais sejam mais seguidas pelos exportadores do país..

Queda de participação na UE precisa ser revertida

A União Europeia é, hoje, o segundo mercado externo mais relevante para o Brasil. No primeiro semestre de 2021, o bloco respondeu por 13% das exportações brasileiras. O problema é que ele tem perdido participação, uma vez que, até 2019, ocupava o primeiro lugar tanto nas compras do Brasil quanto nas vendas do país ao exterior.

Para reverter esse quadro e fazer com que o Brasil recupere espaço nas exportações, a CNI defende a rápida aprovação e implementação do acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia. Diferentemente da China, o Brasil tem um comércio mais equilibrado com países europeus, exportando tanto produtos básicos como industrializados.

Oportunidade de aproximação com EUA em busca de livre comércio

Os Estados Unidos são o principal destino das exportações brasileiras de produtos industrializados, recebendo cerca de 25% dos industrializados do Brasil. Junto com o Mercosul, os Estados Unidos são o destino cujas vendas mais geram empregos, tributos e impactos em cadeia para o Brasil.

A CNI avalia que Brasil e Estados Unidos, com economias que já são altamente integradas, encontram agora uma oportunidade histórica para lançar uma agenda de acordos visando preparar o empresário brasileiro para um livre comércio.

O setor privado tem grande expectativa para o início das negociações para evitar a dupla tributação, remover barreiras ao comércio e aprovar acordos que estão no Congresso como o de facilitação de comércio e coerência regulatória. Ao mesmo tempo, a indústria trabalha seguindo um roadmap de ações para se preparar para as negociações de um acordo de livre comércio.

Mercosul: busca por mais integração e crescimento econômico

A CNI avalia que o bloco trouxe inúmeros benefícios econômicos e sociais ao Brasil, mas que é necessário avançar mais na integração. Para o setor privado, as prioridades na agenda do bloco incluem a retomada do crescimento econômico nos países do Mercosul, maior participação do setor empresarial na agenda econômica e comercial do bloco, e, sobretudo, o fortalecimento do livre comércio e a ampliação de acordos comerciais com terceiros mercados que representem ganhos efetivos.

Entre os acordos, a CNI defende a conclusão dos tratados com a União Europeia e a Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA) e a celebração de acordos com Canadá, México, América Central e Caribe, Reino Unido e Estados Unidos.

Por fim, o Brasil precisa incorporar acordos já celebrados entre os países do Mercosul, mas parados no Congresso Nacional, como o de compras públicas, que dá acesso a um mercado de cerca de US\$ 100 bilhões e o de facilitação de comércio que ajuda a remover encargos e taxas desnecessárias no comércio entre os países.

Japão e Brasil precisam destravar agendas

Brasil e Japão são parceiros comerciais e de investimentos de longa data. As exportações brasileiras para o Japão aumentaram de US\$ 1,8 bilhão no primeiro semestre de 2020 para US\$ 2,2 bilhões no primeiro semestre deste ano. No entanto, a série histórica mostra queda ao longo dos anos. Na avaliação da CNI, os governos brasileiro e japonês precisam ser ativos para destravar a agenda, sobretudo com a negociação de um acordo comercial.

A CNI defende também uma agenda de retirada de barreiras comerciais no mercado japonês, como o “gate price”, uma tarifa de importação estabelecida pelo Japão para proteger os produtores nacionais de suínos e que incide sobre todos os produtos de carne suína importados, independentemente do país de origem.

Outra prioridade na agenda bilateral é a conversão do acordo de compartilhamento de exames de patentes (PPH, na sigla em inglês) entre o Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) e o Japan Patent Office (JPO) em permanente. O setor privado também defende a internalização do Acordo sobre Assistência Administrativa Mútua e Cooperação em Assuntos Aduaneiros, firmado em 2017 pelos dois países.

Fonte: Fonte: Comex do Brasil

Data: 13/08/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EMPRESAS PREPARAM VOLTA DE CRUZEIROS E ESTIMAM IMPACTO DE R\$ 2,5 BI NA ECONOMIA

Informação: Agência (13 de agosto de 2021)

Os cruzeiros terão uma série de adaptações para receber com segurança os passageiros durante a pandemia de covid-19 (Crédito: Pixabay)

Depois de um ano e meio de paralisação das atividades, os cruzeiros brasileiros preparam-se para voltar à temporada 2021/22. Seguindo modelos dos Estados Unidos e Europa, que já voltaram, empresas brasileiras buscam adequar suas infraestruturas para oferecer viagens internacionais seguras em relação à Covid-19. Há expectativa de que sete navios deixem a costa brasileira entre novembro de 2021 e abril de 2022.

Segundo o jornal Folha de S. Paulo, o presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos, Marco Ferraz, encontrou-se com os ministros Marcelo Queiroga (Saúde) e Gilson Machado Neto (Turismo) no último dia 5 para discutir as medidas de proteção desenvolvidas.

São elas: testes PCR antes e durante as viagens, check-in online, álcool gel à disposição, reserva de cabines para possíveis quarentenas, pulseiras para detecção de aglomeração e aumento da temperatura, novo sistema de ventilação e a possibilidade de levar imediatamente um passageiro ao hospital. Os estabelecimentos comerciais que receberão os turistas serão reservados com exclusividade, e o entretenimento será adaptado aos protocolos sanitários.

Os operadores de turismo de cruzeiros acreditam que o retorno das atividades gere aproximadamente 35 mil empregos diretos e indiretos, com um impacto na economia estimado em R\$ 2,5 bilhões.

As empresas ainda aguardam o aval definitivo da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), que vai considerar o estágio da pandemia no final deste ano: taxa de incidência de coronavírus, letalidade, transmissão, cobertura das vacinas, ocupação de leitos de hospital e o registro de variantes de preocupação.

A Costa Cruzeiro oferece viagens saindo do Rio de Janeiro, Santos, Salvador e Itajaí. Uma viagem que parte da capital fluminense e passa pela Ilha Bela, Montevideu e Buenos Aires, entre 30 dezembro e 6 de janeiro de 2022, sai pelo preço de R\$ 5.452.

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

Data: 13/08/2021

PRINCIPAIS PORTOS DE CONTÊINERES NO LESTE DA CHINA VÊM PIORA DO CONGESTIONAMENTO APÓS CASOS DE COVID

PEQUIM / CINGAPURA, 12 de agosto (Reuters) – O congestionamento nos dois principais portos de contêineres da China, Xangai e Ningbo, está piorando após o fechamento de um terminal de contêineres em Ningbo, onde um caso COVID-19 foi detectado esta semana.

Restrições mais rígidas para combater o mais recente surto de coronavírus na China estão começando a afetar mais partes da economia. A variante Delta altamente transmissível foi detectada em mais de uma dúzia de cidades desde o final de julho.



Os contêineres são vistos no porto de águas profundas de Yangshan em Xangai, China, em 6 de agosto de 2019. REUTERS / Aly Song

Quarenta navios de contêineres estavam esperando no ancoradouro externo de Zhoushan na quinta-feira, ante 30 em 10 de agosto, quando um trabalhador no terminal de contêineres de Meidong testou positivo para COVID-19, mostraram dados rastreados pela Refinitiv.

O terminal de Meidong suspendeu todas as operações desde a manhã de quarta-feira,

enquanto outros terminais em Ningbo impuseram restrições que limitam o número de pessoas e e cargas que entram nas áreas portuárias.

A empresa de navegação CMA CGM (CMACG.UL) divulgou uma nota na quinta-feira dizendo que alguns navios serão redirecionados para Xangai ou evitarão escalas no porto de Ningbo. A Hapag-Lloyd HLAG.DE espera que a suspensão em Meidong cause atrasos em algumas viagens planejadas, de acordo com um comunicado da empresa.

Os portos nas proximidades de Xangai, onde muitos navios estão sendo redirecionados, estão registrando o pior congestionamento em pelo menos três anos. Cerca de 30 navios estão na fila do lado de fora do porto de Yangshan, um importante terminal de contêineres em Xangai, mostraram os dados da Refinitiv.

Os portos no leste da China estão retomando as operações e eliminando atrasos após o tufão In-Fa, que diminuiu o volume de movimentação de contêineres em 10% no final de julho em relação ao mesmo período do ano passado, de acordo com dados da Associação de Portos e Portos da China.

Os últimos congestionamentos ocorreram após grandes interrupções no manuseio de contêineres no sul da China em junho, quando os portos próximos a Shenzhen impuseram rigorosas medidas de contenção COVID-19, levando a dezenas de navios porta-contêineres presos no tráfego.

A última onda de congestionamento portuário no leste da China pode aumentar ainda mais as taxas de transporte de contêineres, que recentemente ultrapassaram US \$ 20.000 por caixa de 40 pés pela primeira vez na rota crítica China-EUA, já que os pedidos crescentes de varejistas antes do pico da temporada de compras nos EUA aumentaram a tensão às cadeias de abastecimento globais.

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

Data: 13/08/2021

AS EXPORTAÇÕES DA UE PARA A GRÃ-BRETANHA AUMENTARAM EM JUNHO, UMA VEZ QUE CAÍRAM COM O RESTO DO MUNDO

BRUXELAS, 13 de agosto (Reuters) – As exportações da União Europeia para a Grã-Bretanha aumentaram em junho, após um início volátil do primeiro ano fora do mercado único do país, enquanto as exportações do bloco para o resto do mundo caíram ligeiramente no mesmo mês.

O escritório de estatísticas da UE, Eurostat, disse na sexta-feira que as exportações com ajuste sazonal para a Grã-Bretanha aumentaram 4,7% em junho no mês, enquanto as importações do Reino Unido ficaram “quase inalteradas”.

O crescimento da UE nas exportações para a Grã-Bretanha coincidiu com uma queda de 0,6% nas exportações do bloco para o resto do mundo no mês, disse o Eurostat.

O aumento mês a mês nas exportações para a Grã-Bretanha seguiu uma queda, aumento e segunda queda no início deste ano, que também foram registradas nas importações, à medida que as empresas se adaptaram às novas exigências comerciais após o Brexit. O comércio da UE com o resto do mundo permaneceu praticamente estável na primeira metade do ano.

No ano, dados não ajustados mostraram que o bloco de 27 países registrou aumento de 22,3% nas exportações em junho, para um volume total de 188,3 bilhões de euros (US \$ 221,1 bilhões), e aumento de 29,6% nas importações, resultando em superávit comercial de 14,8 bilhões de euros, abaixo dos 20 bilhões de euros em junho de 2020.

A menor zona do euro, que compreende 19 dos 27 membros da UE, registrou um aumento de quase 22% nas exportações e um aumento de quase 17% nas importações no mês, o que resultou em um superávit de 18,1 bilhões de euros em junho de 7,5 bilhões de euros em maio. Em junho de 2020, o superávit da zona do euro era de 20 bilhões de euros.

COMÉRCIO COM A GRÃ-BRETANHA

No primeiro semestre do ano, as importações de bens da Grã-Bretanha pela UE ficaram quase 20% abaixo dos níveis do mesmo período de 2020 e, em junho e maio, também foram menores do que os volumes registrados no final do ano passado, mostraram os dados do Eurostat.

Os números estão em desacordo com os dados divulgados na quinta-feira pelo UK Office for National Statistics (ONS), que mostrou que as exportações britânicas para a União Europeia em maio e junho excederam seus níveis imediatamente antes de deixarem o mercado único no início deste ano, excluindo comércio volátil de metais preciosos.

A discrepância se deve em parte a uma mudança na forma como o Eurostat calcula o comércio com a Grã-Bretanha após o Brexit.

Quando a Grã-Bretanha ainda fazia parte do mercado único da UE, todos os bens que se mudaram da Grã-Bretanha para um estado membro da UE eram tratados como exportações britânicas.

Mas, desde o início do ano, produtos originários de fora da Grã-Bretanha – por exemplo, produtos feitos na China que são enviados para a Grã-Bretanha e depois para a Holanda – agora são tratados como importações da China, e não da Grã-Bretanha.

“As estatísticas que o Eurostat publica para 2021 não estão na mesma base das estatísticas dos anos anteriores”, disse o ONS no mês passado.

“As maiores quedas vistas nos dados do Eurostat ao longo deste período refletirão não apenas as mudanças no comércio, mas também o fato de que as importações estão sendo registradas como sendo de países diferentes do que antes”, acrescentou.

O Eurostat concordou com esta interpretação dos seus dados.

Em parte devido a essa mudança na metodologia, os números não ajustados sazonalmente publicados pelo Eurostat na sexta-feira mostraram que os países da UE importaram da Grã-Bretanha no período de janeiro a junho mercadorias no valor de 65,9 bilhões de euros, 18,2% menos do que as importações registradas no mesmo período do ano passado.

Em vez disso, as exportações aumentaram 5,5%, levando a um superávit comercial da UE com a Grã-Bretanha de 69,6 bilhões de euros em junho, disse o Eurostat.

Os dados do Eurostat mostram que em junho a UE importou da Grã-Bretanha mercadorias no valor de 12,6 bilhões de euros e em maio 11,5 bilhões de euros, abaixo das importações no valor de mais de 15 bilhões de euros em cada mês do último trimestre de 2020.

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

Data: 13/08/2021



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

AEROPORTO DA CAPITAL DO PAÍS TESTA EMBARQUE COM RECONHECIMENTO FACIAL

O programa Embarque + Seguro do governo federal chega a Brasília após resultados positivos de testes realizados nos terminais de cinco capitais do Brasil

O primeiro aeroporto do Centro-Oeste e segundo maior do país em movimentação de passageiros, depois de Guarulhos (SP), testa, nesta quinta-feira (12), o programa Embarque + Seguro do governo federal. O Aeroporto Internacional de Brasília, que é o maior centro de conexão de voos domésticos do Brasil, experimenta a tecnologia de reconhecimento facial do gov.br, que dispensa a apresentação de documento de identificação e cartão de embarque pelos passageiros. O programa de iniciativa do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e desenvolvido pelo Serpro, em parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, já foi testado em cinco aeroportos: Florianópolis (SC), Salvador (BA), Santos Dumont (RJ), Belo Horizonte (Confins) e Congonhas (SP).

Ao todo, o programa Embarque + Seguro foi testado em 157 voos das companhias aéreas Latam, Gol e Azul com mais de 2.600 passageiros voluntários. “Os testes do Embarque + Seguro começaram em outubro do ano passado e serão encerrados no próximo mês de setembro. Em Congonhas, Santos Dumont e Confins, o programa permanece em execução e, em Salvador e Florianópolis, a tecnologia está sendo atualizada. Após esse período, vamos focar nas tratativas para a implantação definitiva nos principais aeroportos do país”, anuncia o secretário-executivo do MInfra, Marcelo Sampaio.

Com o objetivo de tornar mais eficiente, ágil e seguro o processo de embarque nos aeroportos, estão sendo medidos nos pilotos diversos indicadores, como redução no tempo em filas, no acesso à sala de embarque e à aeronave, além dos custos de operação. “Caminhamos para um embarque ainda mais ágil e totalmente seguro em todos os aeroportos do país. Além de a medida ser segura do ponto de vista sanitário ao dispensar o manuseio de papéis durante a pandemia, o reconhecimento facial permite a identificação precisa dos passageiros em poucos segundos”, destaca o secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann.

Lei Geral de Proteção de Dados

O programa também atende a todos os preceitos da LGPD, garantindo a proteção total dos dados dos usuários. “A solução tem por premissa a segurança no tratamento dos dados pessoais contra uso indevido ou não autorizado. Os dados, que precisam ser utilizados para o embarque com reconhecimento facial, não são compartilhados com terceiros, e o passageiro tem que assinar um termo de consentimento para o uso. A tecnologia é inovadora, de classe mundial e combina validação biométrica e análise de dados, garantindo uma conferência precisa, ágil e segura da identidade dos passageiros, que, assim, podem viajar com mais conforto e tranquilidade”, enfatiza o presidente do Serpro, Gileno Barreto.

Transformação Digital

O Embarque + Seguro faz parte da transformação digital promovida pelo governo federal no país. “O reconhecimento facial, que dispensa o uso de documentos em papel, é mais uma solução tecnológica que estamos oferecendo para estimular a aceleração digital do país. A iniciativa representa a evolução do Estado brasileiro, que cada vez mais se moderniza, reduz a burocracia, promove a melhoria dos serviços públicos e fomenta o crescimento do Brasil”, destaca o secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital, Caio Mario Paes de Andrade. “É a tecnologia melhorando cada vez mais a vida do cidadão, que agora não precisa perder tempo em filas, comprovando sua identidade de forma ágil e totalmente segura”, complementa.

Para o presidente da Inframerica, Jorge Arruda, testar novas tecnologias para proporcionar mais conforto e agilidade na viagem dos passageiros é sempre importante. “Os testes com o Embarque + Seguro em Brasília são relevantes, pois somos um grande centro de conexão de voos, um perfil diferente dos outros terminais aéreos. Estamos sempre em busca da melhor experiência para nossos usuários e os testes com novas tecnologias são sempre bem-vindos. Estamos sempre disponíveis para realizar estas ações em parceria com o governo federal e com as companhias aéreas para dar mais agilidade e segurança às operações aéreas do país”, afirma.

Como funciona

No momento do check-in no aeroporto, o passageiro é convidado a participar do Embarque + Seguro. Após concordar, a pessoa recebe uma mensagem, no celular informado por ela, solicitando autorização para a obtenção de seus dados, incluindo CPF e uma foto. Com o consentimento, o atendente da companhia aérea, utilizando o aplicativo do Serpro, realiza a validação biométrica do cidadão, comparando os dados e a foto, tirada na hora, com as bases governamentais. A partir da validação, o passageiro fica liberado para ingressar ao embarque na aeronave, passando pelo ponto de controle biométrico, que faz a identificação por meio de reconhecimento facial, sem a necessidade de o usuário apresentar documento e bilhete aéreo.

Parcerias

O Serpro é parceiro estratégico do MInfra na agenda digital de transporte do país, mas o Embarque + Seguro conta ainda com o apoio de outros colaboradores de forma voluntária. Para o aprimoramento do programa a cada etapa, o governo federal tem contado com a colaboração de companhias aéreas e da administração dos aeroportos, onde os testes vêm sendo realizados, além de empresas de tecnologia, que fornecem todos os equipamentos para a validação biométrica nas estações de identificação facial. O piloto no Aeroporto Internacional de Brasília está sendo implementado com o apoio da Inframerica, das companhias aéreas Latam e Gol e da empresa de TI Sita, responsável pelo desenvolvimento da tecnologia das estações de identificação facial.

*Com informações do Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 13/08/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

ONS REDUZ PROJEÇÃO E PASSA A VER ALTA DE 3,2% NA CARGA DE ENERGIA DO BRASIL EM AGOSTO

(Por Marta Nogueira)



Torres de transmissão de energia perto da represa de Diadema

RIO DE JANEIRO (Reuters) – O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) reduziu nesta sexta-feira sua estimativa para o crescimento da carga de energia do Brasil em agosto, passando a projetar um aumento de 3,2% na comparação anual, ante alta de 3,8% vista na semana anterior.

O movimento teve impacto de um recuo de 1,1 ponto percentual na previsão para o subsistema Sudeste/Centro-Oeste, que possui a maior carga de eletricidade do Brasil.

Segundo o operador, a carga na região deverá registrar alta de 1,4% frente a agosto de 2020 –na semana passada, o aumento era calculado em 2,5%.

O ONS também revisou estimativa de crescimento para a região Nordeste para 7,1% (ante 7,6% anteriormente), e Sul para 5,2% (ante 4,8%). Já para o Norte, a perspectiva de alta foi mantida em 3,7%.

Em relação às chuvas nas regiões de hidrelétricas, em momento em que o país enfrenta uma grave crise hídrica e vê afetada a geração de energia pela principal fonte utilizada, o ONS reiterou que as aflúncias seguirão abaixo da média em todos os subsistemas em agosto, mas sem grandes alterações ante as previsões da semana passada.

A região Norte apresenta a melhor situação do país, com estimativa de que as precipitações atinjam 81% da média para este período do ano, ante previsão de 82% na semana anterior. Em contraste, as chuvas no Sul deverão alcançar apenas 33% da média, ante previsão de 32% anteriormente.

Para o subsistema Sudeste/Centro-Oeste, que concentra os principais reservatórios de hidrelétricas do Brasil, a estimativa de aflúncia do ONS foi fixada em 57% da média, ante 58% estimados na semana passada. Já o Nordeste deverá ter 42% da média de precipitações, ante 43% anteriormente.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 13/08/2021

GOVERNO QUER FUNDO DE R\$ 574 BILHÕES AO LONGO DE 10 ANOS

Por Paula Cristina - editora de Economia da DINHEIRO



Bolsonaro e Guedes: eles querem abastecer o caixa com a venda de imóveis da União e antecipando valores de excedentes da produção de petróleo (Crédito: Marcos Corrêa/PR)

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios enviada nesta semana pelo governo ao Congresso Nacional cria também um fundo para recebimento dos recursos provenientes das vendas de imóveis da União e concessões públicas. Na teoria, o fundo poderia receber R\$ 574 bilhões em 10 anos, dinheiro que ficaria fora do Teto de Gastos, mas na

prática pode ser um enorme balcão de favores políticos e pouca aplicação em abatimento da dívida pública e transferência de renda.

De acordo com o desenho do fundo feito pela equipe econômica e que a reportagem teve acesso, cinco fontes principais de recursos abasteceriam a iniciativa: 1. Alienação de imóveis da União; 2. Alienação de participação societária de empresas; 3. Dividendos recebidos de empresas estatais deduzidas as despesas de empresas estatais dependentes; 4. Outorga de delegações de serviços públicos e demais espécies de concessão negocial; 5. Antecipação de valores a serem recebidos a título do excedente em óleo em contratos de partilha de petróleo – o que poderia render mais de R\$ 300 bilhões em uma década.

As conversas iniciais sobre criação do fundo indicavam que 60% dos recursos seriam usados para abater a dívida pública, outros 20% seriam destinados para programas sociais e os 20% restantes seriam para o pagamento de precatório. O plano foi muito bem visto pelo mercado, justamente pelo fatiamento ser feito por meio de uma PEC garantindo que o abatimento da dívida pública e o pagamento de precatórios continuassem independentemente do governo eleito.

Mas no meio do caminho, os planos mudaram. E isso tem relação com a chegada de Ciro Nogueira à Casa Civil. A pasta é uma espécie de gestora de recursos, com um papel central na articulação política e destinação do Orçamento. E a criação de um fundo deste porte é um balcão e tanto, principalmente em ano eleitoral. De acordo com os cálculos do Ministério da Economia, ao

menos R\$ 122 bilhões já são considerados como receitas prováveis e devem entrar nos próximos anos. E olhos em cima do dinheiro não faltam.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 13/08/2021

EMBRAER VOLTA AO LUCRO COM RECUPERAÇÃO DA DEMANDA POR VIAGENS

Por (Reportagem de Carolina Mandl)

SÃO PAULO (Reuters) – A fabricante de aeronaves Embraer registrou lucro líquido de 212,8 milhões de reais no segundo trimestre deste ano, no que representa o primeiro lucro recorrente da companhia desde o primeiro trimestre de 2018, com impulso da recuperação da demanda por viagens após a forte queda relacionada à pandemia de Covid-19.

Em igual período do ano passado, a Embraer havia reportado prejuízo de 1,071 bilhão de reais, em momento em que lutava para reestruturar operações para enfrentar a pandemia e o fracasso de um acordo de 4 bilhões de dólares com a Boeing.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 13/08/2021

COM ECONOMIA CRESCENDO, É O MOMENTO PARA MODERNIZAR TRIBUTAÇÃO, DIZ GUEDES

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que o atual momento de retomada da economia é o mais adequado para modernização da tributação no País. Ele ainda rebateu os manifestos pela “reforma ampla” dos governos regionais e entidades do setor produtivo.

“Quem pede reforma ampla não conseguiu fazer reforma nenhuma em 40 anos. Tem gente que ficou aqui 10, 20, 30 anos e não fez reforma nenhuma. Eu quero fazer uma reforma um pouco menos ambiciosa, mas que pelo menos esta andando na direção correta”, afirmou o ministro, em entrevista à Jovem Pan gravada na quinta-feira e veiculada nesta sexta-feira.

Ainda assim, Guedes disse enxergar agora a condição política para aprovação de uma reforma tributária. “Nunca estivemos tão perto de uma reforma”, garantiu.

Ponto de equilíbrio para IR

O ministro da Economia argumentou que a insatisfação de governos regionais e parte do setor produtivo – que levou ao adiamento da votação da reforma tributária do Imposto de Renda – pode significar que a proposta “está em um ponto de equilíbrio”.

“Estados e municípios estão de um lado dizendo que os impostos vão cair, a arrecadação vai cair e que eles vão ser prejudicados. Do outro lado estão os mais ricos, que não pagam Imposto de Renda por 25 anos, que são contra a reforma dizendo que vão aumentar os impostos. Se os dois grupos estão reclamando, devemos estar em um ponto de equilíbrio interessante”, afirmou Guedes.

Mais uma vez, o ministro disse que os ricos deveriam ter vergonha de não pagar imposto sobre a renda. “Quem está reclamando de reforma são os lobbies corporativos, não os assalariados”, respondeu o ministro. “Nós melhoramos o IR para 32 milhões de brasileiros que vivem dos rendimentos do trabalho”, acrescentou.

Questionado sobre a opção de partir para a reforma do Imposto de Renda antes de terminar a discussão dos tributos sobre o consumo, Guedes afirmou que há uma “saraivada de argumentos mal informados” sobre as propostas de unificação de impostos que tramitaram na Câmara e no Senado. “Nunca houve convergência em torno de reforma tributária, era uma guerra política”, afirmou. “Se são a favor do IVA, que é um imposto moderno, porque não aprovam a CBS, que está há um ano no Congresso”, completou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 13/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

EDISON, TESLA E A INDÚSTRIA DE O&G: O NOVO EMBATE DA ELETRICIDADE COM OS COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS

O primeiro cruzamento das histórias da energia elétrica e do petróleo ocorreu com a chegada da lâmpada incandescente

Por Marcelo Gauto - 13 de agosto de 2021- Em Coluna do Gauto, Combustíveis

As duas últimas décadas do século XIX contaram com uma épica disputa a respeito da corrente elétrica, protagonizada por ninguém menos do que Thomas Edison e Nikola Tesla, dois grandes inventores.

Edison foi defensor da corrente contínua como modelo-base para produção, transmissão e distribuição de energia elétrica, em oposição a Tesla que defendia que a corrente alternada era mais adequada para tal.

Em uma sanha de experimentos públicos e anúncios publicitários nada ortodoxos, os dois célebres personagens disputavam por espaço na nascente industrialização da eletricidade.

Edison conseguiu emplacar seu modelo inicialmente, nos EUA, mas não tardou para se perceber que a corrente alternada defendida por Tesla tinha muitas vantagens sobre a corrente contínua de Edison, sendo o modelo de Tesla aquele que se adota até os dias de hoje.

O uso da energia elétrica em larga escala foi revolucionário e transformou por completo a vida das pessoas e da civilização.

Até aquele momento, a iluminação das casas e cidades era basicamente toda feita por lâmpadas à querosene.

O primeiro cruzamento das histórias da energia elétrica e do petróleo ocorreu com a chegada da lâmpada incandescente.

A lâmpada e a indústria do petróleo

Durante milhares de anos a única luz na longa escuridão da noite provinha de fogueiras e tochas, até que foram inventadas as lâmpadas de óleo, que eram simplesmente pedras côncavas nas quais se colocavam musgos ou fibras vegetais embebidas em óleo e se ateava fogo.

Descobriu-se depois que as lâmpadas queimavam por mais tempo e eram mais brilhantes quando se colocava apenas uma fibra (pavio) molhada em um recipiente com óleo.

O óleo podia ser de gordura animal (óleo de baleia era o mais utilizado), de cera de abelha ou de vegetais (GAUTO, 2016). Às vezes, usava-se o betume encontrado em afloramentos superficiais. As lâmpadas ou lâmpadas de óleo foram a principal fonte de iluminação durante alguns séculos (figura 1).

Com a produção de petróleo e o refino em escala comercial a partir da década de 1860, o querosene passou a substituir os óleos derivados de gordura animal e vegetal nas lâmpadas.

Relatos históricos dão conta de que frações leves, como a gasolina, por exemplo, eram inicialmente jogadas fora por falta de aplicação e uso.

Assim, o refino de petróleo teve o querosene como principal derivado por alguns anos. Até que Edison inventou a lâmpada incandescente em 1879.

Querendo monetizar sua invenção, Thomas Edison, convenceu as autoridades de Nova Iorque (EUA) para a instalação da primeira usina de energia elétrica do mundo, a Usina de Pearl Street inaugurada em 1882.

A usina, movida a carvão, utilizava um grande dínamo para produzir energia elétrica de corrente contínua, suficiente para iluminar pouco mais de um milhar de lâmpadas, o que pode não parecer muito, mas era algo altamente revolucionário para aquela época.

O uso das lâmpadas impunha o começo da derrocada das lamparinas à querosene, colocando a nascente indústria do petróleo em xeque. Poderia ter sido o fim do petróleo, não fossem outras invenções ocorridas quase que na mesma época.

O motor de combustão interna e o automóvel

Em 1872, o norte americano George Brayton inventou o primeiro motor comercial de combustão interna a combustível líquido.

Poucos anos depois, em 1876, o alemão Nikolaus Otto patenteou um motor de quatro tempos de carga comprimida, que seria amplamente utilizado pela indústria automobilística no século seguinte.

Na sequência, o alemão Rudolf Diesel patenteou, em 1893, o primeiro motor de ignição por compressão, utilizando óleo de amendoim como combustível.

Apesar de ter sido inventado para rodar com biocombustível, foi a partir do petróleo que o uso do “motor diesel” ganhou importância e escala, de tal forma que as correntes de hidrocarbonetos utilizadas para formular tal combustível ficaram conhecidas como “óleo diesel”.

A invenção dos motores de combustão interna, só tiveram sucesso, contudo, com a massificação do uso do automóvel, algo o que só veio a ocorrer no início do século XX, a partir da comercialização em larga escala do lendário Ford T, da empresa de Henry Ford, nos EUA.

Não fosse o automóvel, a indústria do petróleo não seria o que ela é ainda hoje. A lâmpada de Edison pôs fim ao uso do querosene para lamparinas, mas o uso da gasolina e do diesel impuseram crescimento vertiginoso ao consumo dos derivados fósseis.

Foi assim que a indústria de O&G se “salvou” do primeiro cruzamento histórico do óleo de pedra versus a energia elétrica. Mas a história é curiosa e a energia elétrica se cruza novamente no caminho da indústria de petróleo.

Os carros elétricos

Pode parecer novo, mas carro elétrico é algo muito antigo. As primeiras pesquisas com charretes elétricas datam de meio século antes dos feitos de Tomas Edison e Nikola Tesla.

Os primeiros bondes elétricos surgiram tão logo a eletricidade ganhou escala, ainda no final do século XIX.

O primeiro carro da Porsche, feito pelo próprio fundador, Ferdind Porsche, foi um rudimentar modelo elétrico, em 1898 (figura 2), capaz de alcançar uma velocidade de 35 quilômetros por hora e uma autonomia de 40 quilômetros, algo superior aos rivais modelos existentes até então.

Segundo os registros históricos, o próprio Tomas Edison se aventurou em algumas patentes envolvendo os veículos elétricos, que não vingaram, mas ele emplacou um projeto de baterias recarregáveis de níquel-ferro que compunham o carro elétrico da empresa americana Detroit Electric, criada em 1907, um grande sucesso à época, um veículo com autonomia de quase 130 quilômetros.

Figuras de renome como Clara Ford, esposa de Henry Ford, John D. Rockefeller, fundador da Standard Oil e Tomas Edison, entre outros, estavam entre os proprietários dos luxuosos carros elétricos da Detroit Electric (figura 3).

Não tardou para a indústria de carros elétricos quase desaparecer. A chegada da partida elétrica para os motores a gasolina em 1912 – até aquele momento, iniciados por uma manivela – foi um ponto de inflexão na venda dos veículos com motores de combustão interna.

Os carros a gasolina também se tornaram muito mais confiáveis, convenientes e baratos – em pouco tempo um Ford T custava um quarto de um elétrico da Detroit Electric.

À medida que os carros a gasolina ficaram mais baratos, os elétricos ficaram ainda mais caros.

Entre 1914 e 1917, os preços de commodities como cobre e chumbo – usados em suas baterias – dobraram, graças ao aumento da produção de armas na Primeira Guerra Mundial (Detroit Electric, 2021).

As baterias, aliás, são até hoje o “Calcanhar-de Aquiles” dos veículos elétricos e não faltam estudos alertando que o uso massivo de carros elétricos no século XXI vai estressar a mineração de alguns metais que as compõem.

Obviamente, os carros elétricos de hoje são muito mais avançados tecnologicamente do que os pioneiros produzidos no início do século XX, prometendo impor à indústria de O&G desafios crescentes.

Ao se falar em carro elétrico, um nome que vem à mente para muitos é o da Tesla Motors, fundada nos EUA em 2003 e cujo nome é uma homenagem ao genial Nikola Tesla. A empresa é o grande símbolo da transformação em curso na indústria automobilística.

Apesar de muito desafiadora, a eletrificação da frota de veículos no mundo é esperada nas próximas décadas, dado que a emissão de carbono na atmosfera está sob intenso escrutínio, o que age como um impulso rumo a transição energética. As principais montadoras de automóveis, inclusive, possuem planos de abandono dos motores de combustão interna (Figura 4), especialmente para veículos leves.

| METAS PARA ELETRIFICAÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS LEVES | | | | | | |
|---|--|--|---|---|---|--|
|  Renault |  GM |  Nissan |  Volvo |  Volks |  Honda |  Audi |
| Não fará novos motores a combustão Foco em híbridos e elétricos | 30 novos carros elétricos até 2025 | A partir de 2031 só veículos elétricos na Europa, EUA, Japão e China | Até 2030 somente carros elétricos no portfólio | Não vai mais investir em novos motores a combustão | Fim do motor a combustão em 2040 2/3 do portfólio de modelos híbridos e elétricos até 2030 | Somente veículos elétricos a partir de 2035 |
|  Jaguar |  Ford |  BMW |  Fiat |  Hyundai |  Toyota |  |
| Ciclo Otto somente veículos elétricos a partir de 2025 | Só veículos elétricos na Europa até 2026 Toda linha de elétricos até 2030 | 25 modelos elétricos até 2023 | Até 2030 somente carros elétricos no portfólio | Eletrificação completa do portfólio até 2040 | Sem metas por enquanto, vai manter portfólio variado | Por Marcelo Gauto Fonte: a partir de relatos públicos dos CEOs de cada empresa Jun/2021 |

Figura 4 – Resumo de anúncios feitos por CEOs e diretores de montadoras de automóveis em relação as metas para eletrificação da frota. (Fonte: elaboração própria)

O crescimento da oferta de energia elétrica por fonte renováveis especialmente eólica e solar, promete ser a alavanca definitiva para que os carros elétricos substituam de vez os movidos a combustíveis fósseis.

A corrente alternada de Tesla é fundamental neste sentido, mas precisa ser convertida na corrente contínua de Thomas Edison, para que seja possível recarregar as baterias dos veículos elétricos.

A energia elétrica fotovoltaica, em um modelo de geração distribuída, pode fornecer diretamente a corrente contínua necessária para recarga dos carros elétricos, reduzindo custos e perdas incorridas na transformação da corrente alternada em contínua, no transporte e na distribuição a longas distâncias, algo que deixaria Edison muito feliz.

A indústria de O&G se cruza novamente com a da energia elétrica. As baterias de lítio seriam as novas “lâmpadas” do século XXI? O petróleo vai, enfim, sucumbir perante a eletricidade? Os ventos e o sol apontam que sim. Vamos acompanhar, porque esta história é das boas.

Referências

DETROIT ELECTRIC. History of Detroit Electric. Disponível em: <<https://detroit-electric-group.com/en/news-stories-container/history-of-detroit-electric.html>>. Acessado em julho de 2021.

GAUTO, M. Petróleo e gás: princípios de exploração, produção e refino. Porto Alegre: Bookman, 2016.

KLEINA, N. A história dos carros elétricos. Disponível em: <<https://www.tecmundo.com.br/mobilidade-urbana-smart-cities/212835-historia-carros-eletricos-saiba-tudo-comecou.htm>>. Acessado em julho de 2021.

LAVRINC, D. Porsche's First Car? An 1898 Electric Buggy. Disponível em: <<https://www.wired.com/2014/01/porsche-first-car-electric/>>. Acessado em julho de 2021.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 13/08/2021

BIOMETANO NA DISPUTA PELO HIDROGÊNIO

Por Nayara Machado - 12 de agosto de 2021 - Em Biocombustíveis, Diálogos da Transição

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

Por ser equivalente ao gás natural, o biometano pode usar a infraestrutura usada hoje na produção de hidrogênio a partir de gás – o hidrogênio cinza – para produção de hidrogênio verde a um custo competitivo, explica Tamar Roitman, gerente executiva da ABiogás.

“Essa solução do biometano já está pronta. Podemos produzir o hidrogênio usando exatamente a mesma rota do gás”, diz.

A Associação Brasileira do Biogás (ABiogás) calcula que o Brasil tem potencial para produção de 20 mil toneladas por dia de hidrogênio a partir de biometano, ou sete milhões de toneladas por ano.

Dependendo da tecnologia, cada 4 ou 5 metros cúbicos de biometano produzem 1 kg de hidrogênio.

“Com a mistura de biometano no gás natural, a gente já pode ter teores renováveis no hidrogênio. Mas ele pode ser totalmente verde se o gás natural for substituído pelo biometano. É uma substituição totalmente drop-in”, conta Tamar.

A rota de produção de hidrogênio verde a partir de biocombustíveis como etanol e biometano foi incluída pelo governo federal nas diretrizes do Programa Nacional de Hidrogênio (PNH2).

Além de aproveitar a infraestrutura existente, a rota ainda tem como vantagem o fato de o biometano ser produzido a partir de resíduos.

“Com o biogás no Brasil, estamos produzindo mais energia sem competir por terras ou com a produção de alimentos”, destaca Tamar.

Mercado

Para Alessandro Gardemann, presidente da ABiogás, o grande desafio está em desenvolver o mercado.

“Está todo mundo falando na rota da eletrólise e quando se fala em reforma a vapor é só gás fóssil. Estamos propondo a mesma solução do gás fóssil para o gás renovável, usando ativos existentes”, conta.

Segundo Gardemann, 95% do hidrogênio mundial é feito a partir de reforma de metano fóssil e a proposta da associação é fazer isso no Brasil a partir de reforma de metano renovável.

“Temos potencial para descarbonizar as indústrias existentes hoje que consomem hidrogênio, já temos um grande parque industrial abastecido com hidrogênio fóssil, que poderia ser abastecido com hidrogênio verde”, diz.

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.

A proposta da ABiogás é produzir hidrogênio verde tanto para o mercado interno quanto para exportação.

“Além de mais barato que o hidrogênio verde a partir da eletrólise, a rota a partir do biometano é competitiva hoje. Como existe tecnologia nessa escala, conseguimos hoje atingir os custos projetados para a rota de eletrólise no futuro”, defende.

E, a exemplo do etanol, o biometano também funcionaria como um portador de energia, ou energy carrier.

“Tem muito conceito sendo desenvolvido para fazer hidrogênio a partir de eletrólise, transformar em amônia ou metanol para conseguir transportar, para no destino voltar a recuperar o hidrogênio.

O interessante é que o metano já é um energy carrier. Já existe uma infraestrutura global de distribuição de gás natural liquefeito e o biometano pode usar essa infraestrutura para desenvolver isso”, explica.

Regulação

As diretrizes do Programa Nacional de Hidrogênio lançadas pelo Ministério de Minas e Energia (MME) na semana passada indicam os caminhos que a política nacional deve seguir, mas o setor ainda aguarda uma regulação para tomar decisões de investimentos.

“Para investimentos de mais longo prazo, o mercado vai querer alguma regulação, mesmo que seja para dizer que, neste momento, não é necessária uma autorização prévia para produção”, avalia Lívia Amorim, sócia do Souto Correa Advogados.

Ao comentar o PNH₂, ela explica que o investimento na produção de H₂ é recuperável no longo prazo, o que requer estabilidade e segurança jurídica para os investidores.

“Uma regulação que dê segurança para todas as partes envolvidas, seja operativa ou de qualidade do produto. O que não quer dizer micro gestão e imposição de um custo de transação maior do que os benefícios que a regulação gera”, destaca.

Outro ponto é que essas decisões precisam de agilidade.

“É um mercado que todo mundo está aprendendo, então vai ter que se tomar as ações com agilidade”, diz.

Já em termos de competitividade para o hidrogênio limpo, ela vê os mecanismos de precificação de carbono desempenhando um papel importante.

“Para acelerar perspectivas de viabilidade econômica — hoje os cenários apontam para 2030, 2040 — precisamos ter mecanismos de precificação da redução de emissões sendo um fator importante também”, completa.

Curtas

A Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais lançou nesta quinta (12) o programa Minas do Hidrogênio. A proposta é aproveitar a grande oferta de energia fotovoltaica, biometano e etanol para produção de hidrogênio limpo...

...E destinar o H2V para descarbonizar a indústria local, em atividades de mineradoras, siderúrgicas e do agronegócio, além da malha viária, que é a maior do país. epbr

O governo do Rio Grande do Norte assinou um memorando de entendimento com a Enterprize Energy 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. A eletricidade utilizada será fornecida pelas eólicas, enquanto a água virá de um processo de dessalinização da água do mar. epbr

O estudo Biogás: energia limpa para a Amazônia (.pdf) do Instituto Escolhas indica um potencial de produção de 537 milhões de m³ de biogás por ano para gerar 1,1 TWh de eletricidade nos estados da Amazônia. Potencial está no aproveitamento dos resíduos urbanos e resíduos da piscicultura e da produção da farinha de mandioca.

O Comitê Técnico Combustível do Futuro aprovou os planos de ação dos subcomitês do Programa Combustível do Futuro. Entre eles, propor marco legal para captura e armazenamento de carbono associada à produção de biocombustíveis. MME

O Prêmio Connected Smart Cities divulgou os dez finalistas com negócios inovadores para qualidade de vida em cidades conectadas e sustentáveis. Projetos vão desde compostagem e comercialização de adubo orgânico a identificação de obras irregulares e desmatamento, passando por mobilidade elétrica na periferia.

Carvão sustentável, a nova cloroquina do setor elétrico é o título de uma nota de repúdio (.pdf) de organizações do terceiro setor ao Programa para Uso Sustentável do Carvão Mineral Nacional do MME...

...Para o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidos, o programa vai na contramão da ciência e dos esforços globais em favor da redução do uso dos combustíveis fósseis e contraria a transição energética global.

A primeira escola de eletricistas exclusiva para mulheres realizou sua aula inaugural, na segunda (9). De mais de 3.400 inscrições, 32 candidatas foram selecionadas e contarão com bolsa-auxílio

durante o curso. O programa é uma iniciativa da EDP para promover igualdade de oportunidades entre gêneros.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 13/08/2021

PARA A OPEP, ALTA DO PETRÓLEO NÃO AFETA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA MUNDIAL

Por epbr - 13 de agosto de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter, Petróleo e gás, Política energética

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

Em resposta aos EUA, a OPEP afirma que os estímulos americanos – e não a alta do preço do petróleo – colocam a recuperação econômica mundial em risco.

— O cartel de exportadores de óleo publicou previsão de aumento constante da demanda por óleo, com crescimento de 98,23 milhões para 99,82 milhões de barris por dia entre o terceiro e o quarto trimestre deste ano. O volume chegaria a 102,62 milhões de barris por dia no 4º trimestre de 2022.

— “Os avanços inflacionários precisam ser observados, pois o perigo de aumento das taxas de juros, especialmente nos EUA, e as consequentes repercussões para a economia global, podem potencialmente comprometer a forte recuperação em curso”, diz a OPEP. (Platts)

— O governo de Joe Biden voltou a pressionar esta semana por um aumento da oferta de óleo no acordo de controle de produção da OPEP; diz que os 400 mil barris por dia adicionais por mês, entre agosto e dezembro, são insuficientes. E os altos preços ameaçam a aceleração das economias pós-covid.

— Na semana, relatório da Agência Internacional de Energia (IEA) seguiu os preços do óleo ao apontar que a variante delta do coronavírus vai diminuir a recuperação mundial. Os futuros do Brent são negociados em leve queda nesta sexta (13/8), próximo dos US\$ 71.

Por aqui, o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) quer destinar R\$ 15 bilhões para desonerar, novamente, os impostos federais cobrados sobre o óleo diesel. A fonte, dessa vez, seria a obrigação de redução de subsídios.

— A PEC emergencial, aprovada no início do ano, prevê a entrega, até setembro, de um plano para revisar subsídios, com corte de 10% este ano e chegando a 50% até 2029. O presidente quer usar o dinheiro que seria destinado à redução da dívida para desonerar o diesel.

— “O que geralmente é feito com esse dinheiro? Vai para o Tesouro. Quando vai para o Tesouro, não vai para nós porque tem o teto de gastos, então é dinheiro que vai para abater dívidas”, afirmou a uma rádio de Maringá (PR). Valor

A recuperação da demanda e dos preços impulsionou o resultado das majors, com Petrobras à frente. A brasileira lucrou US\$ 8 bi no segundo trimestre. Somando Petrobras, ExxonMobil, BP, Shell, Chevron, Total e Eni, o lucro foi de quase US\$ 30 bilhões. Valor

O fim dos leilões de biodiesel vai entrar em consulta pública por 45 dias. Tema passou pela reunião de diretoria da ANP nessa quinta (12/8). O governo federal definiu que o novo modelo de comercialização, sem participação da Petrobras, entra em vigor em 1º de janeiro de 2022. Saiba mais em: Treze produtores estão posicionados para responder pelo abastecimento de biodiesel

A MP dos Combustíveis, com a flexibilização das bandeiras, não vai afetar os planos de expansão da rede exclusiva da BR Distribuidora, diz o CEO da empresa, Wilson Ferreira Júnior. “Acho difícil que se viabilize economicamente uma ação como essa”, diz. Valor

Após lucro expressivo no segundo trimestre deste ano, a Eletrobras alerta sobre efeito da crise hídrica nos próximos balanços. “Já houve crescimento forte do PLD em junho e julho. Com o período seco, a tendência é de maior pressão sobre os preços no curto prazo”, afirmou o CEO da estatal, Rodrigo Limp, na teleconferência de resultados do período.

— A estatal lucrou R\$ 2,5 bilhões no 2T21, alta de 439% em relação a igual período de 2020. A capitalização, com perda do controle da União, está prevista para o início de 2022. O Globo

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, defendeu o hidrogênio verde (H2V) para garantia no suprimento de energia no futuro e negou a possibilidade de apagão ou racionamento em meio à crise hídrica que afeta os reservatórios no país.

— Ele participou nessa quinta (12/8) do lançamento do programa mineiro de incentivo ao H2V Minas do Hidrogênio. “O hidrogênio para Minas e para o Brasil é uma energia que será vital para enfrentar no futuro a situação de escassez hídrica que estamos passando”, afirmou o ministro. Veja mais

Os mais de 200 projetos de hidrogênio verde anunciados pelo mundo somam mais de US\$ 80 bilhões. E o Brasil é visto como um mercado promissor para suprir a demanda futura pelo combustível.

— “O Brasil tem a maior base de empresas alemãs do mundo. Na parceria com a Alemanha, o Brasil tem destaque”, afirma Ansgar Pinkowski, gerente de inovação e sustentabilidade da AHK Rio, no evento. ebr

A ANP aprovou o Acordo de Coparticipação (ACP) do campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. O ACP é necessário para viabilizar a produção dos volumes licitados no primeiro leilão da cessão onerosa, de 2019.

— Com isso, o óleo pode começar a ser produzido pelo regime de partilha. Na cessão onerosa, os contratos originais têm uma regra que afeta os volumes da Petrobras; os novos volumes excedentes são contratados pela partilha, que têm alíquota de royalty de 15% e participação da União na venda de óleo.

— A ANP acredita que a arrecadação pode subir já a partir da produção de setembro.

— A Petrobras tem 90% dos direitos sobre os excedentes de Búzios, em sociedade com CNOOC e CNODC.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 13/08/2021*

PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE ANUNCIADOS PELO MUNDO SOMAM MAIS DE US\$ 80 BI

Estimativa da AHK Rio é que mercado de hidrogênio verde deverá movimentar 47 bilhões de dólares nos próximos dez anos

Por Gabriel Chiappini - 12 de agosto de 2021 - Em Transição energética

Com 228 projetos de hidrogênio verde (H2V) anunciados pelo mundo, os investimentos previstos no setor já somam mais de US\$ 80 bilhões.

E a estimativa da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha do Rio de Janeiro (AHK Rio) é que este mercado movimentará 47 bilhões de dólares nos próximos dez anos.

A Alemanha do lado da demanda, e o Brasil do lado da oferta, devem tomar uma fatia desse montante.

O compromisso de reduzir suas emissões de carbono em 55% nos próximos cinco anos e ser neutra até 2045 tem levado a Alemanha a investir pesado no desenvolvimento do mercado de hidrogênio verde (H2V), com interesse especial pelo Brasil.

“O Brasil tem a maior base de empresas alemãs do mundo. Na parceria com a Alemanha, o Brasil tem destaque”, afirma Ansgar Pinkowski, gerente de inovação e sustentabilidade da AHK Rio.

Pinkowski participou do lançamento do programa Minas do Hidrogênio, promovido pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg) nesta quinta (12).

Segundo o executivo, 66% das empresas alemãs que já estão trabalhando com hidrogênio verde possuem subsidiárias no Brasil.

O que deve beneficiar o país com plano alemão de destinar € 9 bilhões para desenvolvimento de tecnologias ligadas ao H2V. Desse total, € 2 bi serão para parcerias internacionais.

O plano também inclui a realização de leilões internacionais para fornecimento de H2V pelos próximos dez anos.

De acordo com levantamento apresentado por Pinkowski, até 2025, os países que representam 80% do PIB mundial já terão apresentado suas estratégias nacionais para o hidrogênio.

“Isso abre uma oportunidade econômica gigantesca para países como o Brasil”, disse.

“Não conheço nenhum outro país que tenha tantas condições favoráveis como o Brasil. Talvez a Austrália”, completou.

A Austrália é o país que concentra a maioria dos projetos de produção de hidrogênio verde, não só pela alta disponibilidade de energia limpa, como também pela necessidade de descarbonizar a mineração no país, que sedia as principais companhias do setor do mundo.

Ontem (11), a petroleira britânica bp divulgou um estudo de viabilidade que descreve a Austrália Ocidental como “um lugar ideal” para o desenvolvimento de “ativos de energia renovável em grande escala que podem, por sua vez, produzir hidrogênio verde e/ou amônia verde para os mercados doméstico e de exportação”.

Pinkowski também destacou projeto da Arábia Saudita, que está construindo a maior planta de H2V do mundo com capacidade de 650 toneladas/dia.

“O óleo vai acabar antes de acabar o óleo. Os investidores internacionais estão indo para o mundo verde. Empresas de óleo e gás, até do Rio de Janeiro, já estão olhando para essas oportunidades verdes”, contou.

“Na América do Sul, o Chile está fazendo muito barulho na atração desses investimentos. O Brasil precisa trabalhar esse mercado muito mais”, afirmou Pinkowski.

Empresas alemãs no Brasil

Para o gerente de desenvolvimento de negócios da alemã ThyssenKrupp no Brasil, Luiz Mello, “o Brasil tem muito mais potencial que o Chile”.

“A ThyssenKrupp está vendo que o Brasil está muito bem posicionado para esse mercado. Não é só ter energia limpa, mas esse multimodal com solar, eólica, hidrelétrica”, explicou Mello, em webinar da ebr.

Conhecida pelos elevadores, a companhia atualmente é focada na produção de aço e equipamentos industriais, como eletrolisadores para produção de hidrogênio e amônia.

É uma das companhias alemãs com atuação no Brasil, que já possui projetos relacionados ao hidrogênio verde e amônia verde.

A Thyssen conta com mais de 600 plantas eletroquímicas em todo o mundo, com uma capacidade total de mais de 10 gigawatts.

A expectativa da companhia é que, com sua tecnologia, seja possível escalar a produção de H₂V e utilizar o combustível também na fabricação de aço zero carbono, até 2050, substituindo o carvão.

“Estamos investindo em capacidade de manufatura de eletrolisadores. Até 2024 queremos jogar no mercado 3 GW de eletrolisadores”, disse o gerente da ThyssenKrupp.

Para ele, o Brasil tem tudo para ser relevante neste mercado, um vez que já possui um setor industrial robusto.

“Além da possibilidade de exportação, há um mercado interno formidável. Já vemos vantagem no Brasil, para produção de amônia”.

Hidrogênio, amônia verde e célula a etanol

Em maio deste ano, o diretor de novas energias para América Latina da Siemens Energy, Andreas Eisfelder, também disse que a companhia — com sede em Munique — vê o Brasil como potencial produtor e exportador de amônia verde.

“O Brasil pode ser exportador de amônia verde, um biocombustível produzido a partir do hidrogênio renovável e capaz de substituir o bunker utilizado pela indústria naval”, afirmou o diretor na ocasião.

Segundo Eisfelder, o país deve aproveitar a abundância de fontes de energias renováveis na matriz, e exportar novas energias para outras regiões do mundo que não possuem as mesmas condições.

“O Brasil hoje tem condições para produção de amônia verde. E a inovação dos motores de combustão, que podem funcionar com base de amônia como combustível, é um exemplo para descarbonizar essa indústria”, explicou.

Além da amônia verde, a célula de etanol — outra tecnologia com base no H₂V – também vem sendo estudada para o abastecimento do setor de transporte.

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

Recentemente, a Volkswagen elegeu o Brasil para ser a sede de um centro de pesquisas relacionadas ao tema.

Para o CEO da Volkswagen América Latina, Pablo Di Si, o Brasil deve ser um exportador de tecnologias de etanol, como a célula a combustível, tanto para países vizinhos como para o continente europeu e potências emergentes como China e Índia.

“O Brasil precisa pensar grande, precisa se mostrar para o mundo como um importante desenvolvedor de biocombustíveis, exportando tecnologia, e não só o etanol”, disse o executivo em um evento em maio deste ano.

“Temos que pensar no etanol, na célula de combustível. Ela pode ser transportada em contêiner e exportada para a Europa, para a China”, completou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 13/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

BNDES PLANEJA DEVOLVER MAIS R\$ 45 BILHÕES À UNIÃO EM 2021, MAS NÃO GARANTE PAGAMENTO

Banco de fomento registrou lucro líquido de R\$ 5,3 bilhões no período, impactado pela venda de debêntures da Vale

Por Stephanie Tondo

O Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) informou nesta quinta-feira que planeja devolver R\$ 45 bilhões à União ainda neste ano. No entanto, a manutenção do cronograma depende dos níveis dos juros este ano. A informação foi comunicada durante a divulgação dos resultados do segundo trimestre do banco, que registrou lucro líquido de R\$ 5,3 bilhões no período, impactado pela venda de debêntures da Vale.

Com o resultado, o banco de fomento registrou lucro líquido de R\$ 15,1 bilhões no primeiro semestre de 2021, o triplo do mesmo período do ano anterior.

O valor que o BNDES pretende devolver faz parte de um montante de R\$ 100 bilhões remanescentes de empréstimos feitos pelo Tesouro para o BNDES e outros bancos públicos através da emissão direta de títulos públicos, operação que foi considerada irregular pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

O processo é de 2015, e desde então o BNDES vem negociando com o governo a devolução dos recursos, que somaram R\$ 426 bilhões.

Segundo Bianca Nasser, diretora de Finanças do banco, o cronograma do BNDES prevê que esses R\$ 100 bilhões sejam pagos em duas vezes, sendo R\$ 45 bilhões este ano, e R\$ 55 bilhões no ano que vem. No entanto, é possível que haja mudanças de acordo com a capacidade de pagamento do órgão.

— A gente tem que levar em consideração diversos indicadores do banco e até obviamente o fato de esses recursos estarem aplicados em operações de crédito atualmente, ou não, para poder confirmar esse cronograma. Trimestralmente a gente tem feito essas análises e avaliado a nossa capacidade.

O BNDES encerrou o segundo trimestre deste ano com R\$ 150 bilhões em caixa. Segundo Bianca, o banco segue em um nível de liquidez elevado e não vê dificuldades em atender às demandas esperadas de desembolso.

Presidente do BNDES, Gustavo Montezano explicou, porém, que mesmo com liquidez e com esse valor em caixa, não há garantias de que será possível fazer a devolução dos R\$ 45 bilhões.

— Como a curva de juros abriu, se o banco fizer esse pagamento hoje, antecipando o valor, incorre com prejuízo financeiro. A premissa que a gente enviou ao TCU é que não teria perda financeira ou econômica para o banco com esse pagamento. E caso a curva permaneça aberta, ou juros altos na curva longa, como está hoje, a gente vai pagar um pouco mais devagar, para não incorrer em perda de patrimônio.

Em julho, o BNDES devolveu ao Tesouro Nacional cerca de R\$ 16,5 bilhões.

Vale impactou no lucro líquido

O lucro líquido de R\$ 15,1 bilhões do BNDES no primeiro semestre contou com R\$ 6 bilhões da venda de participações da Vale e R\$ 1 bilhão da Klabin.

No segundo trimestre, o lucro líquido “foi fortemente influenciado pelo resultado líquido na venda de debêntures da Vale, de R\$ 2,1 bilhões, e por receita com dividendos e juros sobre capital próprio (JCP) das empresas investidas, com destaque para Petrobras e Eletrobras”, diz a nota do BNDES.

A inadimplência acima de 90 dias se manteve em um patamar baixo, porém passou de 0,01% em 31 de dezembro para 0,19% em 30 de junho, o que segundo o banco é um nível inferior à média do Sistema Financeiro Nacional (2,30% em 30 de junho).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/08/2021

GUEDES DIZ QUE 'NÃO DÁ MUITA BOLA' PARA O FMI E CHAMA PREVISÕES DO ORGANISMO SOBRE BRASIL DE 'LAMBANÇA'

Ministro reclama da projeção frustrada do Fundo para a queda do PIB em 2020 e afirma que técnicos gostavam de vir ao Brasil para 'comer feijoada'

Por Manoel Ventura



Guedes diz que 'não dá muita bola' para o FMI e chama previsões de 'lambança' Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta quinta-feira, em reunião da Comissão de Educação da Câmara dos Deputados, que “não dá muita bola” para o Fundo Monetário Internacional (FMI).

Ele disse conhecer os técnicos da organização há muito tempo e que eles gostavam de vir ao

Brasil para “comer feijoada e goiabada”, enquanto propunham acordos que o país não cumpria.

O comentário foi feito quando o ministro abordou a taxa de crescimento econômico do Brasil. A previsão de expansão da economia do país, segundo ele, está acima da média da América Latina. Enquanto na região se fala em crescimento de 4%, no Brasil as projeções são de 5,5%, disse.

— Eu não dou muita bola para o FMI, não. Eu conheço o FMI desde que eu era jovem. Eles vinham aqui. Eles gostavam muito de goiabada, feijoada, futebol. Eles adoravam vir ao Brasil. E ficavam assinando acordos que nós nem cumprimos e eles também não estavam muito interessados se nós íamos cumprir ou não — afirmou o ministro.

Questionado em seguida mais uma vez sobre o órgão, ele repetiu a declaração:

— Quanto à feijoada do FMI, eu me referi à forma pouco séria de tratar os acordos. Eu não fiz acordo nenhum. Nunca. Acordo nenhum com o FMI. Eu era um economista jovem observando a

falta de seriedade no cumprimento de acordos de parte a parte. Eram acordos antes mesmo do regime democrático, no do general Figueiredo — respondeu o ministro.

Ao lembrar desse período, Guedes disse que os acordos não eram cumpridos por causa dos dois lados, tanto do FMI quanto do Brasil das décadas de 1980 e 1990.

— O FMI gostava realmente da feijoada e da goiabada aqui, e dos jogos de futebol que eles vinham assistir no Brasil — disse o ministro.

Guedes repetiu que o FMI fez uma “lambança” no ano passado com previsões do desempenho da economia brasileira: uma queda de 9,1%, quando o dado efetivo foi uma retração de 4,1%, afirmou.

— O FMI fez uma lambança — afirmou ele, acrescentado: — O FMI veio ao Brasil. E eu descredenciei a missão.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/08/2021

'O MERCADO É SENSÍVEL A QUALQUER NOTÍCIA QUE POSSA AFETAR A TRAJETÓRIA FISCAL', DIZ PRESIDENTE DO BC SOBRE PRECATÓRIOS E BOLSA FAMÍLIA

Campos Neto disse que as discussões sobre precatórios e o novo programa social estão criando 'ruídos' no mercado

Por Gabriel Shinohara



Campos Neto disse que o BC fará o que for preciso para controlar as expectativas de inflação Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou nesta quinta-feira que as discussões sobre a PEC dos Precatórios e a reformulação do Bolsa Família têm criado ruído no mercado financeiro. Os investidores estão atentos sobre possíveis implicações na situação fiscal do país.

— O Brasil tem uma dívida muito elevada e você vê a sensibilidade do mercado a qualquer notícia que possa afetar a trajetória fiscal. Recentemente isso ficou claro, as notícias sobre os precatórios e o Bolsa Família, o novo programa para atender os mais pobres, também estão gerando muito ruído sobre se vão implicar em uma trajetória pior da dívida ou não — disse o presidente do BC em um evento de um banco estrangeiro.

Os precatórios são despesas decorrentes de decisões judiciais que já chegaram na última instância e precisam ser pagas. A proposta do governo é de parcelar o pagamento dos maiores valores, acima de R\$ 455 mil e abrir um espaço de R\$ 33,5 bilhões no Orçamento de 2022.

Na ata da última reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), que subiu a taxa básica de juros para 5,25%, o BC citava que o risco fiscal, com prolongamentos de políticas de resposta à pandemia, poderia levar as trajetórias da inflação “acima do projetado”.

Neste ano, o BC já subiu a taxa de juros de 2% para 5,25% em uma tentativa de controlar as expectativas de inflação para o ano que vem. Na mesma ocasião, o BC alterou sua sinalização e passou a prever que a taxa de juros iria para patamares superiores do que o previsto anteriormente.

Em fala nesta quinta-feira, Campos Neto disse que o BC fará o que for preciso para ancorar as expectativas de inflação.

— Ancorar as expectativas de inflação é muito importante. A mensagem principal é que nós faremos o que for preciso para atingir as metas de inflação — disse Campos Neto.

O Banco Central já está olhando para as expectativas de inflação para o próximo ano, que estão superando a meta de 3,5%. Segundo o último relatório Focus, que reúne as projeções de mercado, a meta de inflação para 2022 é de 3,84%.

COP-26

Com a COP-26 se aproximando, em novembro líderes de 196 países vão se reunir na Escócia para discutir sobre as mudanças climáticas, Campos Neto disse que será muito importante que o país saia da conferência com credibilidade sobre as ações que tem feito na questão ambiental.

— É muito importante para nós do Banco Central porque isso tem uma implicação para os fluxos que recebemos de investimentos estrangeiros — ressaltou.

O presidente do BC disse que a instituição está trabalhando junto com o governo no Ministério da Economia para construir um projeto de crescimento verde para apresentar aos outros países, como precificação de carbono.

— É uma oportunidade para o Brasil na COP-26 para mostrar que nós estamos muito melhor do que se pode ver no noticiário e que estamos trabalhando com um objetivo e temos muitos projetos para mostrar para as pessoas que somos sérios em relação a esse tópico. No caso do Banco Central, o financiamento de atividades verde é algo que vai receber um estímulo — disse.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/08/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CIDADES IMPLANTAM RODÍZIO DE ÁGUA; CONSUMO DE ENERGIA SOBE

Grandes centros, como Curitiba, têm racionamento; demanda por eletricidade está em alta, apesar do risco de apagão

O Estado de S. Paulo 13 Aug 2021 José Maria Tomazela **SOROCABA E ITU (SP) COLABOROU JÚLIO CÉSAR LIMA, ESPECIAL PARA O ESTADÃO**
EPITÁCIO PESSOA / ESTADÃO



Itu. Desde o início de julho, os 170 mil moradores recebem água em dias alternados; mananciais operam com 32% da capacidade, pior situação em 90 anos

A falta de chuvas que deixou os reservatórios com níveis críticos e põe em risco o abastecimento de energia elétrica no País também faz com que pelo menos 53 cidades de cinco Estados racionem a distribuição de água, informa José Maria Tomazela. Na lista de cidades com rodízio no

abastecimento, aparecem grandes centros urbanos, como

Curitiba. As bacias dos Rios Grande, Paraná, Paranapanema e Paraguai – que banham SP, PR, MG, MT e MS – estão sob os efeitos da estiagem severa. No período chuvoso de setembro de 2020 a março de 2021, o Brasil teve a menor entrada de água nos reservatórios em 9 décadas,

mas o consumo de energia vai na direção contrária e já supera o nível pré-pandemia. Em junho, o consumo total do País subiu 12,5% ante o de igual período de 2020, puxado sobretudo pelo setor industrial, com expansão de 19,4%, informa Renée Pereira. O consumo residencial e no comércio também cresceu e a previsão é de que siga em alta nos próximos meses.

A seca histórica deste ano já faz pelo menos 53 municípios de cinco Estados racionarem água, afeta a navegação e ainda contribui para o desequilíbrio do ecossistema nas Regiões Sul, Sudeste e CentroOeste do País. Na lista de cidades com rodízio no abastecimento aparecem até centros urbanos grandes, como Curitiba e a região metropolitana.

As bacias dos Rios Grande, Paraná, Paranapanema e Paraguai – que banham São Paulo, Paraná, Minas, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul – estão sob os efeitos da estiagem severa. Segundo o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico, por exemplo, o Brasil teve a menor entrada de água nos reservatórios dos últimos 91 anos no período chuvoso de setembro de 2020 a março deste ano.

No Paraná, além da capital, outras 28 cidades da região metropolitana estão com rodízio de 36 horas com água e outras 36 sem fornecimento. Manter serviços como a lavagem de pratos e a cozinha funcionando virou um desafio para Gustavo Paz, de 42 anos, dono de um bar em Fazenda Grande Rio, a 26 quilômetros de Curitiba.

“Neste período, raciono o máximo que consigo, haja vista que minha casa é um sobrado e o bar ocupa a parte de baixo. Tenho mil litros de água nas caixas d’água, mas às vezes não é suficiente pela forma com que elas foram distribuídas pelo imóvel”, diz. “Procuro equilibrar a limpeza de pratos, talheres, principalmente nos dias em que há fornecimento de água”, conta Paz, que já trocou copos de vidro pelos de plástico com a dificuldade de lavagem.

A Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar) disse que a medida foi necessária para afastar a possibilidade de colapso no sistema de abastecimento. Além do histórico de poucas chuvas, projeções meteorológicas indicam prolongamento da estiagem. Em julho, choveu 14,6 milímetros na região, diante da média histórica de 92,4 mm no mês. No interior, as cidades de Santo Antônio do Sudoeste e Pranchinha também racionam.

Desde o início de julho, os 170 mil moradores de Itu (SP) recebem água em dias alternados. Os mananciais operam com 32% da capacidade. A Companhia Ituana de Saneamento disse enfrentar a pior estiagem das últimas nove décadas. O mecânico Alexandre Rodrigues, de 46 anos, a mulher, Pâmela, e os filhos de 2 e 7 anos já se acostumaram com a falta de água na torneira, mesmo morando a 500 metros de uma das represas que abastecem Itu. “A gente se vira como pode, controla o

“A gente se vira como pode, controla o tempo no banho, espera juntar a roupa para lavar e, quando lava, recolhe a água da máquina para lavar a casa.”

Pâmela Rodrigues

tempo no banho, espera juntar a roupa para lavar e, quando lava, recolhe a água da máquina para lavar a casa”, conta ela, que mora há mais de 7 anos ali. Crises de abastecimento se repetem com frequência. “Virou uma coisa normal.”

Um plano de racionamento foi adotado também em Salto, na mesma região, desde 7 de julho. Os moradores recebem água 12 horas por dia. Em Bauru, 90 mil pessoas abastecidas pelo Rio Batalha também enfrentam rodízio. Em Rio Preto, 100 mil ficam sem água de 13 a 20 horas. A represa municipal, que produzia 450 litros por segundo, agora fornece 300. Quem reincidir no desperdício leva multa de R\$ 2,2 mil. Em Santa Fé do Sul, uma das represas secou e a outra opera com meia capacidade.

A falta de chuvas já compromete o abastecimento em cidades do Pantanal sul-mato-grossense, como Coxim e Corumbá. As prefeituras usam bombas móveis para captação de água, por causa

do afastamento das margens. A Empresa de Saneamento de Mato Grosso do Sul (Sanesul) informou que há risco de intermitência em alguns sistemas de abastecimento operados pela companhia, como em 2020. Informou ainda ter contratado a perfuração de 13 poços em localidades que estão sujeitas a ficar sem água. Várzea Grande, vizinha de Cuiabá, abriu licitação para a contratar 40 caminhões-pipa.

Ameaça. A Grande Belo Horizonte também corre risco de desabastecimento. O Rio das Velhas, responsável por abastecer 60% da região, entrou em estado de alerta no dia 3, segundo o Comitê da Bacia Hidrográfica. A Companhia de Saneamento de Minas (Copasa) informou ter reduzido a captação no rio em 500 litros por segundo e esse volume é compensado por outras fontes. A empresa, por ora, descarta racionamento, mas pede que a população economize. No interior, há racionamento em cidades como Campanha e São Gonçalo do Sapucaí. / MORADORA DE ITU

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/08/2021

'SAFRA DOS VENTOS' BATE RECORDE E USINAS EÓLICAS REDUZEM RISCO DE RACIONAMENTO

Enquanto falta água nos reservatórios das hidrelétricas, a produção de energia eólica avança e deve responder por uma média de 20% do abastecimento elétrico no Brasil entre junho e novembro

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Os ventos têm indicado o caminho para que o Brasil atravesse uma das estiagens mais severas da história, sem que falte energia elétrica nas casas da população. Entre junho e novembro, uma média de 20% do abastecimento elétrico nacional será suprido com a geração eólica. Esse volume recorde de geração é resultado da “safra dos ventos”, como é conhecido este período do ano, quando as rajadas se tornam mais constantes e fortes, em contraposição à redução das chuvas que afeta boa parte do País.

Se falta água nos reservatórios das hidrelétricas do Sudeste e Centro-Oeste, sobra vento nas costas do Rio Grande do Norte, da Bahia e do Rio Grande do Sul. É isso o que tem ajudado a equilibrar a geração de energia.

No início desta semana, 16% do consumo diário de energia em todo o País foi suprido pelos parques eólicos. Os aerogeradores já chegam a alimentar o consumo de um dia inteiro da Região Nordeste, como ocorreu em 22 de julho, conforme os dados do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). A tendência é de crescimento. As estimativas apontam que, em horários de pico, as eólicas vão atender cerca de 23% do mercado total de energia do Brasil. Como o sistema de transmissão interliga todo o País, essa geração ajuda a reduzir a pressão sobre os reservatórios de hidrelétricas, que podem guardar mais água para tentar reduzir os impactos da pior crise hídrica dos últimos 91 anos.

“Atualmente as eólicas já abastecem, em média anual, cerca de 13% da demanda de energia no Brasil e, neste segundo semestre, essa média saltará para 20% de abastecimento. E não é só no Nordeste que os recordes são registrados. Embora tenhamos cerca de 80% da capacidade instalada nessa região, o Sul do Brasil também tem uma capacidade instalada importante”, diz Elbia Gannoum, presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica).

Essa capacidade de colheita dos ventos é resultado dos investimentos pesados que o setor recebeu nos últimos anos. Há dez anos, a fonte eólica não passava de uma experiência dentro da matriz elétrica, com pouco mais de 900 megawatts de capacidade instalada em algumas dezenas de parques eólicos. Uma década depois, esse volume se multiplicou por 20 e já chega a 19 mil megawatts. São mais de 720 parques que, diariamente, colocam para girar 8.550 cataventos nos principais corredores de vento do território nacional.

No ano passado, o Brasil foi o terceiro país do mundo que mais ampliou sua capacidade de geração, com 2.297 megawatts adicionados em 2020, ficando só atrás da China e dos Estados Unidos. O setor recebeu cerca US\$ 4 bilhões (aproximadamente R\$ 21 bilhões) em investimentos em 2020. Considerado o período de 2010 a 2020, foram US\$ 37,3 bilhões injetados nos parques eólicos.

“Neste período do ano, os ventos ficam mais fortes que a média, tendo um comportamento oposto às chuvas. Devido à seca, os ventos ficam mais fortes. Para produzir energia eólica, são necessários ventos estáveis, com a intensidade certa e sem mudanças bruscas de velocidade ou de direção”, diz Elbia Gannoum. “O Brasil tem a sorte de ter uma quantidade enorme desse tipo de vento, o que explica o sucesso da eólica no País nos últimos anos.”



**Parque eólico no litoral do Rio Grande do Norte.
Foto: JF Diorio/Estadão - 2/9/2017**

Reportagem do Estadão mostrou que, enquanto o nível dos principais reservatórios do País não para de cair, o consumo de energia elétrica tem aumentado e já supera o patamar pré-pandemia. Em junho, o consumo total do Brasil cresceu 12,5% em relação a igual período de 2020, puxado sobretudo pelo setor industrial, com expansão de 19,4%, segundo dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). No ano,

o uso da eletricidade em todo o País subiu 7,7% e deve continuar em alta nos próximos meses. O governo, até o momento, tem afastado o risco de desabastecimento.

Antes de contar com as usinas eólicas, o País dispunha, basicamente, das fontes térmicas para aliviar a situação das hidrelétricas. A queima de diesel, gás e biomassa, além da fonte nuclear, continua a ter papel central na produção de energia, respondendo por até um terço do consumo neste momento. Como estão a plena carga, porém, um cenário sem a geração das eólicas, hoje, seria catastrófico. As hidrelétricas respondem por 62% da capacidade nacional de produção de energia, mas têm entregado apenas 52%, em média, por causa do baixo nível de seus reservatórios.

“Em 2001, quando enfrentamos um racionamento de energia, a situação era muito diferente e mais de 85% da geração era hídrica. De lá para cá, a matriz se diversificou. Podemos ajudar o País nos momentos de escassez de chuvas”, comenta Elbia.

Expansão da geração eólica

O crescimento da geração eólica já está contratado. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) já homologou a construção de mais 163 parques eólicos no País. Serão injetados mais 5.445 megawatts de potência ao parque nacional. Como os leilões são realizados anualmente, esse volume tende a crescer.

O Brasil, que até 2013 ocupava a 13ª posição no ranking mundial de geração eólica, fechou 2020 como o sétimo país que mais consome energia produzida pela força dos ventos, só atrás de China, Estados Unidos, Alemanha, Índia, Espanha e França.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/08/2021*

A CRISE HÍDRICA SE AGRAVOU

Por Celso Ming

Chuva esperada para o Sul, em julho, não veio. A depender do período de chuvas, além de falta de energia elétrica, poderá faltar água no ano que vem.

Vai dar para passar o ano sem racionamento e sem apagão? Provavelmente, sim. Mas a crise hídrica ficou pior do que se previa há dois meses, porque se esperava chuva no Sul para julho, que não veio.

Para uma ideia melhor do que vem aí, é preciso esperar pelo período úmido, que vai de outubro a abril, no CentroSul. Se o tempo das águas se agravar em relação ao que está ficando para trás, não será possível atender à demanda de energia no ano que vem. E, além de falta de luz, poderá faltar água.



É a advertência que faz o presidente da Câmara de Comércio de Energia Elétrica (CCEE), Rui Altieri (foto): “Estamos raspando o tacho”. Algumas medidas estão sendo tomadas para evitar que o nível dos reservatórios do Sudeste/Centro-Oeste – subsistema responsável pela geração de cerca de 70% da energia consumida no País, chegue a novembro abaixo dos 10% previstos. Entre elas, aumento da geração de energia pelas termoelétricas e deslocamento da produção de grandes polos industriais do horário de ponta (início da tarde até as 21 horas) para a madrugada ou para os fins de semana. Essa opção é pedido antigo da indústria, mas ainda está sendo preparada.

“O consumo de energia elétrica no Brasil vem crescendo, em média, 3,7% ao ano. Temos hoje a maior folga de operação que já tivemos em 20 anos. Se não fosse por isso, esta crise hídrica seria muito grave”, afirma Altieri. A folga que o executivo menciona é a possibilidade de utilizar outras usinas geradoras de energia elétrica, como as termoelétricas, que correspondem a cerca de 24% da matriz elétrica do País, e estão sendo acionadas para socorrer o setor elétrico. Parques geradores anteriormente desativados, seja por falta de matéria-prima seja por questões comerciais, estão sendo colocados novamente em operação para dar conta do fornecimento de energia, como foram os casos das usinas Termo Norte I e II, em Rondônia; e Araucária e Cuiabá, no Mato Grosso.

Não é hora de incentivar mais investimentos em energias renováveis, especialmente em eólica e solar? “Estas iniciativas são sempre bem-vindas. O problema é que esses investimentos levam de um ano a um ano e meio para entrar em operação. Para enfrentar esta emergência, não ajudariam. Mas não se devem colocar todos os ovos na mesma cesta, porque não se sabe até quando se pode contar com ventos excelentes e com boa insolação. Ou seja, também é preciso investir em térmicas mais eficientes.”

Não dá para afirmar o quanto os problemas ambientais estão apressando e agravando a crise hídrica, a mais grave dos últimos 90 anos, afirma Altieri. A Austrália passou por situação semelhante que durou cerca de 10 anos, mas agora voltou à normalidade. Mas não se sabe se essa normalidade é sustentável.

Altieri é também um defensor de que não se pode perpetuar os incentivos dados aos pequenos investimentos em energia solar, esses que instalam painéis fotovoltaicos sobre os telhados das casas, dos condomínios e dos estabelecimentos comerciais. “Esse consumidor não paga pelo uso da rede, cujo custo é rateado entre todos. Até quem tem casa na praia e não consome energia quando a casa está fechada tem de pagar pela rede. Por que não tem de pagar quem produz energia de geração distribuída?”

O Brasil está preparado para a eletrificação dos veículos leves? Está, sim, afirma Altieri. “Os carros elétricos levam uma vantagem sobre a maioria dos consumidores de energia elétrica: as baterias da maior parte deles serão recarregadas de madrugada, quando sobra energia. Os investimentos em infraestrutura de recarga não devem ser tão pesados quanto parecem.”

Altieri chama também a atenção para um problema de agora menos mencionado: o da inadimplência. Muitas empresas perderam capital de giro ao longo da pandemia, já vinham tendo dificuldades para honrar suas contas de energia elétrica e agora levaram mais a pancada com o reajuste da bandeira tarifária. Mais um problema que todo o setor vem enfrentando.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/08/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

LEILÃO DE PORTOS:INTERMARÍTIMA TRIPLICA OFERTA E LEVA TERMINAL EM SALVADOR

No mesmo certame, o grupo Caramuru arrematou terminal no Amapá e o grupo Tergran ficou com outro em Fortaleza

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

Aconteceu na tarde desta sexta-feira, na B3, o leilão de três contratos portuários, no Ceará, Bahia e Amapá. Nos três casos, venceu aquele que ofereceu o maior valor de outorga. Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 106,6 milhões.

O terminal mais disputado foi o do Porto de Salvador, na Bahia, destinado à movimentação de carga geral — de projetos ou em contêineres. Depois de disputa viva-voz, o grupo Intermarítima Portos e Logística venceu a disputa, com a oferta de outorga de R\$ 32 pelo ativo, que será operado por um prazo de 10 anos.

O terminal recebeu outras duas propostas: a Wilson Sons terminou com uma proposta de R\$ 30 milhões e a Martins Medeiros ofertou R\$ 23,2 milhões. Para vencer a concorrência, a Intermarítima triplicou sua oferta inicial, que havia sido de R\$ 10,1 milhões.

Trata-se de uma área de 16.707,81 m², que deverá demandar investimentos de R\$ 17,7 milhões. A receita bruta global deverá ser de R\$ 190 milhões.

Na primeira licitação, o grupo Caramuru conquistou o arrendamento do terminal no Porto de Santana, no Amapá, destinado à movimentação de farelo de soja. A empresa, que foi a única interessada no ativo, ofereceu uma outorga de R\$ 5,85 milhões, e vai operar o terminal por um prazo de 25 anos. A vitória da empresa já era esperada, já que, hoje, a companhia já opera no local.

Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 41,3 milhões na área, que soma 3.186,74 m². A receita bruta total prevista no contrato é de R\$ 261,6 milhões, e a movimentação estimada é de 4,3 milhões toneladas.

Na segunda disputa, o grupo Tergran (Terminais de Grãos de Fortaleza) conquistou o contrato para operar o terminal no Porto de Fortaleza, no Ceará, destinado à movimentação de grãos, em especial trigo. A empresa tem como sócios: a M. Dias Branco, a Grande Moinho Cearense e a J. Macêdo.

O grupo foi o único concorrente e ofereceu uma outorga de R\$ 1 milhão pelo ativo, que será operado por um prazo de 25 anos.

Estão previstos investimentos de R\$ 47,6 milhões no terminal, que tem uma área de 6.000 m². A receita bruta global do contrato é estimada em R\$ 516,6 milhões. A previsão é de uma movimentação de 14,8 milhões de toneladas.

O terceiro terminal em disputa é o arrendamento no Porto de Salvador (BA), que será destinado a carga geral, de contêineres.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/08/2021

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE GERAR INVESTIMENTOS NA ORDEM DE R\$ 10 BILHÕES

Modelagem da privatização do porto de Santos deve incluir a construção da ponte Santos-Guarujá
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Foto : Ana Paula Paiva/Valor

A desestatização do Porto de Santos deverá gerar investimentos na ordem de R\$ 10 bilhões, segundo Diogo Piloni, secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. A modelagem ainda não está fechada, mas a

previsão é que os recursos sejam destinados ao aprofundamento do calado, serviços de dragagem, acessos terrestres, a construção do túnel Santos-Guarujá, entre outras obras e serviços. O novo operador deverá assumir o controle da Santos Port Authority (SPA, ex-Codesp), estatal que administra o porto organizado.

A primeira versão do projeto deverá ser apresentada à sociedade entre novembro e dezembro. A ideia é abrir a consulta pública ainda neste ano, para concluir essa etapa até o primeiro trimestre de 2022.

“Os estudos estão evoluindo bastante. É um modelo bem mais complexo que a desestatização da Codesa [Companhia Docas do Espírito Santos]. Em Santos, deve haver uma regulação mais restritiva, um cuidado maior com as tarifas. Devemos lançar mão de um modelo com mais preocupação nesse ponto”, afirmou Piloni.

O processo de desestatização da Codesa está mais avançado que o da SPA, mas o edital ainda não foi publicado. Como será a primeira desestatização de uma autoridade portuária, o governo federal decidiu começar com uma companhia docas de menor porte, como um “piloto” para o processo de Santos, que deverá ser muito mais complicado.

As discussões no Espírito Santo já têm gerado algumas preocupações entre companhias do setor portuário, que temem que a nova companhia docas, uma vez privatizada, tenha excessiva liberdade para impor condições contratuais, como reajustes tarifários e mesmo rompimentos. O Ministério da Infraestrutura tem ressaltado que a ideia é garantir a segurança jurídica dos contratos vigentes e buscado equacionar as críticas apresentadas. Apesar dos questionamentos, as empresas que operam nos portos, de modo geral, têm apoiado a ideia de desestatização.

Embora os dois processos tenham diferenças, a forma da desestatização deverá ser a mesma: haverá a alienação do controle acionário da autoridade portuária, somada à concessão dos ativos. Ou seja, uma vez privatizada, a companhia docas firmará um contrato de concessão com o poder público, e terá um prazo limitado para explorar os ativos — no caso da Codesa, será de 35 anos, prorrogáveis por mais 5 anos.

Dessa forma, a companhia docas consegue ter uma liberdade maior de gestão e na contratação de obras, sem as amarras de uma estatal, explica Piloni.

Túnel Santos-Guarujá

Entre as obrigações da nova autoridade portuária, deverá ser incluída a obra do túnel submerso entre Santos e Guarujá. O empreendimento foi alvo de divergência entre o governo federal e o paulista. O Estado vinha defendendo a construção de uma ponte entre as cidades, o que o Ministério de Infraestrutura considera problemático, pois a construção poderia criar restrições de manobra no canal do porto.

Em abril, a SPA já abriu um chamamento público para receber os projetos para a construção do túnel. Uma possibilidade aventada à época foi a de lançar o projeto como uma Parceria Público-Privada, independente da privatização da companhia docas.

Porém, segundo Piloni, as avaliações até agora apontam a viabilidade de incluir a obra dentro da desestatização. A estimativa preliminar é que a construção demanda cerca de R\$ 3 bilhões de investimentos

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/08/2021

PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO FECHA EM QUEDA NA CHINA

Com isso, a principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de quase 11% no mercado à vista em agosto

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Bishnu Sarangi/Pixabay

Os preços do minério de ferro encerraram a semana em queda nos mercados transoceânico e futuro, dando continuidade à correção esperada para o segundo semestre na esteira da expectativa de menor produção de aço na China em 2021.

No porto de Qingdao, a tonelada do minério com teor de 62% de ferro encerrou a sexta-feira a US\$ 162,07, com baixa de 0,6% em relação à véspera.

Com isso, a principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de quase 11% no mercado à vista em agosto e limitou a 1% o ganho acumulado em 2021.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério com vencimento em janeiro recuaram 0,9%, para 842 yuans por tonelada, na segunda semana consecutiva de queda.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/08/2021

CHINA VOLTA A EXIGIR USO DE MÁSCARAS PARA CONTER VARIANTE DELTA

Os chineses serão obrigados a usar máscaras em locais como shoppings, cinemas, praças e parques

Por Valor, Valor — São Paulo

Autoridades de saúde da China revisaram as diretrizes sobre máscaras e passaram a exigir que a proteção facial seja utilizada em locais lotados, inclusive ao ar livre, para ajudar o país a combater o mais recente surto de covid-19.

Os chineses serão obrigados a usar máscaras em locais como shoppings, cinemas, praças e parques, de acordo com reportagem publicada pelo “South China Morning Post”. A proteção facial também será exigida no transporte público.

As autoridades de saúde disseram que a medida está sendo implementada porque muitos chineses passaram a acreditar que as máscaras eram desnecessárias após a vacinação.

Mais 47 casos de transmissão local foram registrados pela Comissão Nacional de Saúde da China nas últimas 24 horas, o menor número em duas semanas. O novo surto está sendo provocado pela variante delta.

Representantes da Comissão Nacional de Saúde disseram que o atual surto pode ser contido. He Qinghua, funcionário do órgão, afirmou que 48 chinesas relataram quase 1,3 mil casos durante a nova onda. No entanto, 36 delas não detectaram infecções há mais de cinco dias. Wuhan, Zhangjiajie e Yangzhou são as três principais exceções.

“O risco de covid-19 no país é controlável e é bastante improvável que ocorra um surto em grande escala em nível nacional”, disse He.

Depois de o vírus se espalhar por diferentes áreas do país, a China adotou uma série de medidas rígidas para impedir que a propagação da variante delta se agravasse.

As restrições já estão tendo impacto sobre a economia, com analistas revisando para baixo as projeções de crescimento no terceiro trimestre.

Na quinta-feira (12), Pequim fechou parcialmente um importante terminal do porto de contêineres de Ningbo-Zhoushan, o terceiro mais movimentado do mundo, após um funcionário do local ter sido diagnosticado com a covid-19.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/08/2021

PAÍS PRECISA MUDAR POLÍTICA AMBIENTAL, DIZ TARCÍSIO

Ministro planeja “road show” para apresentar compromisso verde a investidores internacionais
Por Lucinda Pinto — De São Paulo

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, reconheceu que o Brasil precisa dar respostas imediatas sobre a questão do meio ambiente e mudar suas políticas, em especial sobre a preservação da Amazônia. E que a sua pasta, juntamente com o Ministério do Meio Ambiente, planeja fazer um “road show” junto a investidores globais com o objetivo de apresentar esse compromisso e, assim, mudar a imagem negativa do Brasil nessa área.

“O esforço está sendo feito nesse sentido. Vamos procurar fazer uma demonstração disso na Cop26, mostrar que sabemos fazer e que podemos adotar um rumo que vai trazer o Brasil de volta para a vanguarda novamente”, disse Freitas, após evento realizado pela Federação Brasileira de Associações de Bancos (Febraban), que reuniu o ministro e os presidentes dos principais bancos do país.

“É importante que o investidor ouça do ministro do titular da pasta [do meio-ambiente] como estamos trabalhando em conjunto para ter o desenvolvimento de uma infraestrutura sustentável”, afirmou. “Temos consciência absoluta de que fluxos financeiros estarão atrelados aos padrões ambientais. Sabemos da importância desse tema para os investidores.”

O ministro diz que é preciso que a temática de ESG seja incorporados nos projetos. “Fizemos acordo com instituições internacionais relevantes para nos ajudar, com o objetivo de facilitar o

esforço de licenciamento e comunicar isso bem com o investidor, mitigar aquele risco de imagem que às vezes é percebido.”

O governo do presidente Jair Bolsonaro tem sido marcado desde o começo por uma série de declarações e medidas encaradas amplamente como contrárias à preservação ambiental. Bolsonaro já minimizou queimadas e defendeu garimpeiros que atuam irregularmente na Amazônia; em sua gestão, o poder de fiscalização do Ibama foi minado e o desmatamento atingiu marcas recorde.

A reputação internacional do Brasil na seara ambiental teve uma piora severa e neste ano, o então ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, deixou o posto sob investigação de participação em um esquema de exportação ilegal de madeira. Salles nega que tenha praticado qualquer irregularidade.

Além de falar do esforço para tentar reverter a má imagem do país em relação ao meio ambiente, Tarcísio Freitas, falou também sobre concessões. Após a conversa com os representantes dos bancos, ele disse que o investimento potencial no pacote de concessões supera a casa dos R\$ 200 bilhões. E que o setor financeiro terá um papel fundamental no financiamento desses projetos. “Os bancos têm um protagonismo grande, vêm absorvendo muitos papéis no mercado de capitais e vai continuar sendo assim”, disse.

Freitas afirmou ainda que há um esforço no sentido de impedir que a reforma tributária atinja as chamadas debêntures de infraestrutura, consideradas instrumentos importantes para o financiamento dos projetos. “Temos o projeto de uma nova lei de debêntures tramitando no Congresso, que abre um espaço para outro perfil de investidor, para os investidores institucionais mergulharem com mais afinco nesse setor, com a possibilidade de emissão no exterior, em moeda estrangeira”, disse.

“É importante que a gente não perca ou não crie desincentivos oriundos da reforma tributária.” O presidente da Febraban, Isaac Sidney, disse na conversa com o ministro, que o “Brasil cresce pouco porque investe pouco”. “O Brasil investe menos de 20% do PIB, o que tem influência na sustentabilidade do crescimento”, disse Sidney. E observou que os bancos têm papel relevante no financiamento de projetos de infraestrutura.

Segundo ele, da carteira de crédito destinado a empresas, de cerca de R\$ 2 trilhões, R\$ 500 bilhões são destinados ao financiamento da infraestrutura, o que equivale de 6% a 7% do PIB. “Tem um espaço muito grande pra crescer. E temos dificuldades regulatórias, os bancos precisam ter níveis mínimos de liquidez, patamares robustos de capital e provisão, o que faz com que tenhamos dificuldade no financiamento de longo prazo”, disse. “Ainda assim, os números são expressivos.” (Colaborou Marcos de Moura e Souza)

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/08/2021

CHINA FECHA TERMINAL EM 3º MAIOR PORTO DEVIDO A COVID

Fechamento tem potencial de pressionar custo de fretes e causar impacto em cadeias globais de suprimento

Por Agências Internacionais

A China fechou ontem parcialmente um importante terminal do porto de contêineres de Ningbo-Zhoushan, o terceiro mais movimentado do mundo, após um funcionário do local ser diagnosticado com covid-19.

Todos os serviços de entrada e saída de contêineres no terminal de Meishan, no porto de Ningbo-Zhoushan, foram interrompidos ontem até novo aviso devido a uma “interrupção do sistema”, segundo comunicado do porto. Um funcionário testou positivo para o coronavírus, disse o governo da cidade do leste da China.

O terminal fechado responde por cerca de 25% das cargas de contêineres que passam pelo porto, com base em cálculos da consultoria de segurança GardaWorld, segundo a qual “a suspensão pode impactar gravemente a movimentação e o transporte de cargas”. A alemã Hapag-Lloyd disse que haverá atraso nas viagens.

O temor é que o fechamento do porto pressione ainda mais as cadeias globais de suprimento, elevando custos dos fretes antes mesmo da temporada de compras de fim de ano. O porto de Los Angeles, que viu uma queda na movimentação de carga em junho por causa de um surto de covid-19 em junho no porto chinês de Yantian, já se prepara para os efeitos da parada em Ningbo-Zhoushan.

No final de maio, o porto de Yantian, em Shenzhen, ficou fechado por um mês. Mercadorias tiveram de ser devolvidas as fábricas e pátios de armazenamento, o que pressionou as taxas de frete, que já estavam em níveis recordes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/08/2021

AIE REDUZ PREVISÃO DE DEMANDA DE PETRÓLEO EM 2021 APÓS AVANÇO DA VARIANTE DELTA

Variante do coronavírus já teve impacto no consumo de várias partes da Ásia, como na Indonésia e na China, aponta agência

Por Valor — São Paulo



Foto : ambquinn/Pixabay

A Agência Internacional de Energia (AIE) reduziu nesta quinta-feira suas previsões de demanda de petróleo para o restante de 2021. O corte foi feito após vários grandes países consumidores terem adotado

restrições para impedir a disseminação da variante delta da covid-19.

Em seu relatório mensal, a AIE disse que, devido ao “agravamento da pandemia”, cortou sua previsão de demanda em 100 mil barris por dia para o restante do ano. Em compensação, aumentou em 200 mil barris por dia a estimativa de consumo para 2022.

“O crescimento para o segundo semestre de 2021 foi rebaixado de forma mais acentuada, à medida que as novas restrições da covid-19 impostas em vários dos principais países consumidores de petróleo, particularmente da Ásia, parecem destinadas a reduzir a mobilidade e o uso do petróleo”, disse a AIE.

A demanda de petróleo já caiu em julho, segundo a AIE. Isso porque a variante delta já teve impacto no consumo de várias partes da Ásia, como na Indonésia e na China, que adotaram rígidas restrições de viagens para impedir que a cepa mais transmissível se espalhe.

Nos cálculos da AIE, a demanda de petróleo em 2021 deve crescer 5,3 milhões de barris diários (mdb) em média, para 96,2 mbd. Para 2022, o aumento previsto é de mais 3,2 mbd. Antes de a pandemia começar, a agência esperava um consumo global de quase 100 milhões de barris de petróleo por dia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/08/2021

LENTIDÃO SOBRE CONTEÚDO LOCAL GEROU PERDAS BILIONÁRIAS, DIZ PRESIDENTE DA ENAUTA

Ex-diretor geral da ANP, Décio Oddone avalia que o adiamento de projetos de conteúdo local na indústria de petróleo e gás afetou a arrecadação estatal, a contratação de bens e a geração de empregos

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio



Foto : Leo Pinheiro/Valor

A demora nas discussões sobre as políticas para contratação de conteúdo local na indústria de petróleo e gás ao longo da última década produziu perdas de bilhões de reais por ano não somente para as companhias, como também para a arrecadação governamental, segundo o ex-diretor geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e atual presidente da petroleira Enauta, Décio Oddone.

Durante o Fórum de Competitividade promovido pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Oddone destacou o adiamento de projetos afetou não somente a arrecadação estatal, como também a contratação de bens e a geração de empregos.

“O Estado recolhe a maior parte da renda dos projetos e perdeu muito mais com os atrasos causados do que as empresas. Acelerar projetos é a melhor maneira de incentivar contratações de conteúdo local”, disse.

Na visão de Oddone, a política industrial deveria ser concentrada nos segmentos em que a produção local tem potencial para ser competitiva. “Competitividade artificial não perdura. Nós já temos alguns segmentos competitivos no Brasil, como os equipamentos subsea [equipamentos submarinos]”, complementou.

Também presente à discussão, a superintendente de energia do BNDES, Carla Primavera, destacou que um sinal de uma estratégia industrial bem implementada ocorre quando a cadeia de fornecedores consegue atrair investimentos privados e se inserir no mercado global.

“Não podemos ter como premissa reserva de mercado. A estratégia tem que estar centrada na competitividade e inovação”, disse.

Baixa emissão de carbono

Os debates sobre políticas de conteúdo local na indústria de petróleo e gás devem incluir a questão da transição para uma economia de baixa emissão de carbono, segundo a superintendente de energia do BNDES, Carla Primavera.

“O debate no setor de óleo e gás precisa ir além da questão de custos, de competitividade e de produtividade. Existe um novo debate em pauta que se acelerou desde 2020, que são as urgências da questão climática”, disse Carla, durante o evento on-line.

A executiva lembrou que diversos Bancos Centrais tem colocado em pauta a relação entre o risco climático e o direcionamento de investimentos para projetos que tenham um viés ambiental, social e de governança (conhecidos pela sigla “ASG”). “Existe um florescimento de novas soluções no mercado de capitais para investimentos deste tipo”, acrescentou.

Carla lembrou que, nesse contexto, o Brasil tem potencial para atração de investimentos, devido à alta participação de energias renováveis em sua matriz energética. A executiva defendeu a

importância de aproveitar a oportunidade para aumentar a produtividade de pequenas e médias empresas.

“O mundo está olhando muito para essa transição. As empresas de petróleo já declararam qual é ao lapso temporal em que desejam zerar suas emissões, isso vai demandar investimentos em tecnologia. Devemos aproveitar essa oportunidade”, afirmou.

O presidente da petroleira Enauta defendeu a importância de atrair investimentos privados neste contexto. “Não há transição energética sem recursos, sem tecnologia, sem inovação. Países como Noruega e Inglaterra estão fomentando nas suas indústrias de óleo e gás a competitividade com essa visão”, afirmou Oddone.

Carla destacou ainda que a transição para uma economia de baixo carbono colocou os temas sociais, ambientais e climáticos como uma grande urgência. A executiva destacou que esse contexto pode ser uma oportunidade para o Brasil realizar mudanças estruturais e ampliar a atração de investimentos privados.

“O melhor é ampliar o debate, fazer nossas escolhas levando em consideração que o Brasil tem recursos naturais. Temos que ter uma estratégia muito bem desenhada e aproximar os investimentos públicos dos privados. É nisso que o banco centra seus esforços atualmente, temos que olhar para o resultado final das nossas políticas” afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/08/2021

GOVERNO FAZ LEILÃO DE TRÊS TERMINAIS PORTUÁRIOS HOJE

Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 106,6 milhões nas três áreas, que devem atrair ao menos um interessado

Por Taís Hirata — De São Paulo



O governo federal realiza, na tarde de hoje o leilão de três contratos portuários, no Ceará, Bahia e Amapá. Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 106,6 milhões. Nos três casos, vence aquele que oferecer o maior valor de outorga.

Tratam-se de ativos menores, em comparação com outros projetos do setor, mas com uma importância local, afirma Diogo Piloni, secretário

Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. “É um ‘esquenta’ para os leilões de novembro, é importante para manter o ritmo de projetos. Teremos um ano recorde de licitações do setor portuário”, diz ele.

Inicialmente, a concorrência de hoje previa a licitação de um quarto terminal, no Porto de Maceió (AL). Porém, a disputa foi cancelada porque o único candidato a levar o ativo perdeu o contrato que detinha para exportar cavaco de madeira ao mercado asiático. Com isso, a empresa retirou seu interesse.

Neste momento, o governo federal já conduz estudos para destinar a área a uma nova finalidade, diz Piloni. A ideia é fazer um terminal para apoio offshore, que deverá ser licitado no primeiro semestre de 2022.

Entre os ativos que serão leiloados nesta tarde, um destaque é o terminal de grãos do Porto de Fortaleza (CE), que será destinado especialmente a trigo. Estão previstos investimentos de R\$

47,6 milhões ao longo do contrato de 25 anos. A expectativa é que produtores da região, que atuam próximos ao porto, se unam em um consórcio para realizar a operação.

Também será licitado um terminal destinado à movimentação de farelo de soja no Porto de Santana, no Amapá. A previsão é de R\$ 41,35 milhões de investimentos, ao longo de 25 anos. Hoje, já existe uma operação no local, realizada pelo grupo Caramuru - que é, portanto, um forte candidato a levar o ativo.

Trata-se do ativo mais estratégico do leilão desta sexta, avalia Mariana Saragoça, sócia do Stocche Forbes Advogados "O terminal abre uma alternativa para exportação de soja pelo Amapá, que pode atrair produtores que hoje utilizam o corredor até Santos."

O terceiro terminal em disputa é o arrendamento no Porto de Salvador (BA), que será destinado a carga geral, de contêineres. No caso desse ativo, o governo ainda monitora o risco de possível judicialização, já que houve uma tentativa de impugnação do edital, que foi negada.

A queixa partiu de um dos concorrentes, a Intermarítima Portos e Logística, que pediu a inclusão de uma cláusula de barreira, para restringir a participação de empresas com mais de 40% do mercado de carga geral no porto de Salvador. O pedido teve como objetivo barrar a concorrência da Wilson Sons, que já opera um terminal de contêineres no local. A empresa alega que, em outros leilões portuários, esse mecanismo já foi utilizado para evitar a concentração de mercado em um operador.

No entanto, a comissão de licitação entendeu que a reclamação não se aplica neste caso, já que o universo da concorrência na região precisa ser contemplado para além do porto de Salvador, porque a disputa de carga se dá não apenas localmente, mas também entre outros portos próximos. Portanto, não há risco de concentração, mesmo que a Wilson Sons assuma o ativo, na avaliação da equipe.

Além disso, a Intermarítima alega que o projeto deixou de trazer estudos de mercado, o que também poderia levar a concorrência desleal. O governo rebate esse argumento, afirmando que o edital seguiu um rito de estudos simplificados - uma modalidade prevista na regulação, mas que está sendo aplicada pela primeira vez. Trata-se de um mecanismo para facilitar e agilizar investimentos em áreas pequenas e de menor relevância econômica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/08/2021



FIEC - FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO CEARÁ

VICE-PRESIDENTE DA FIEC, CARLOS PRADO, RECEBE PRESIDENTE DA FIEMA, EDILSON BALDEZ, E COMITIVA



O Vice-Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), Carlos Prado, recebeu nesta quinta-feira (12/8) uma comitiva maranhense capitaneada pelo Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Maranhão (FIEMA), Edilson Baldez. O objetivo principal da visita era conhecer a experiência do Ceará no estímulo ao desenvolvimento das energias renováveis para impulsionar a expansão do setor no Maranhão. A comitiva também conheceu o Observatório da Indústria e os projetos por ele desenvolvidos.

Edilson Baldez estava acompanhado do Vice-Presidente Executivo da FIEMA, Luiz Fernando Coimbra Renner; do Presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Ted Lago; do Ex-Governador e Diretor de Relações Institucionais da Emap, José Reginaldo Carneiro Tavares; o Secretário de Relações Internacionais do Estado do Ceará, César Ribeiro e seu assessor Felipe Rocha e do Secretário do Estado do Maranhão de Programas Estratégicos (Sepe), Luiz Fernando Moura da Silva. O Superintendente de Relações Institucionais da FIEC, Sérgio Lopes, também participou do encontro.

Antes do Ceará, a comitiva passou pela Bahia e pelo Rio Grande do Norte, percorrendo também as Federações das Indústrias de cada Estado. De acordo com Baldez, a ideia era fazer um intercâmbio de experiências e a prospecção de parcerias, em âmbito regional.

“O Nordeste brasileiro é uma região propícia para o desenvolvimento das energias renováveis. Sem dúvida, é um vetor de desenvolvimento importante. Estamos fazendo um trabalho junto à Associação Nordeste Forte, envolvendo todas as Federações, para que a gente possa avaliar em que estágio cada Estado se encontra nesse processo e a partir daí que a gente possa propor a todos uma cooperação, um trabalho conjunto de estímulo ao setor para alavancar o desenvolvimento regional. Temos constatado um sentimento forte de todos de união, uma grande vontade de trabalharmos cada vez mais juntos”, declarou.

Para Carlos Prado, a visita representou um importante momento não só para a FIEC, mas também para o Nordeste. “Na medida em que os outros Estados da região procuram fazer algo parecido com o que a FIEC está fazendo, acaba sendo realmente um grande benefício para todo o Nordeste”, afirmou.

Hidrogênio Verde

Durante a visita, o Consultor de Energia da FIEC e Presidente da Câmara Setorial de Energias Renováveis do Ceará, Jurandir Picanço, fez uma apresentação falando sobre o pioneirismo do Ceará na instalação de um Hub de Hidrogênio Verde e do potencial dessa fonte de energia para todo o Nordeste. O consultor também mostrou um panorama geral das oportunidades em relação a outras energias limpas, como a solar e a eólica.

Complementando a exposição, o Coordenador do Núcleo de Energia da FIEC, Joaquim Rolim, apresentou o trabalho de elaboração do Atlas Eólico e Solar do Ceará e da sua importância para o desenvolvimento do setor no Estado. O Atlas, único no Brasil, é fruto de uma parceria entre a Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará (Adece), do Governo do Estado, FIEC e do Sebrae. O Atlas conta com informações técnicas, identificando áreas com potencial para investimentos.

Após a visita à FIEC, a comitiva reuniu-se com o Secretário do Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Estado do Ceará, Maia Júnior. A reunião contou também com a participação de Roseane Medeiros, Secretária Executiva da Indústria; Rebeca Oliveira, Secretária Executiva de Relações Institucionais do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP); e Duna Uribe, Diretora Comercial do CIPP.

Amanhã (13/9), a comitiva segue para o Porto do Pecém para conhecer a Zona de Processamento de Exportações (ZPE) e as instalações do Complexo. A agenda continua com uma visita, na parte da tarde, à unidade da Barra do Ceará do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI Ceará).

Observatório da Indústria

O Gerente do Observatório da Indústria, Guilherme Muchale, também apresentou, na ocasião, todo o trabalho realizado pelo Observatório em prol do desenvolvimento da indústria cearense. O Observatório atua com tecnologia de ponta e inteligência artificial, possibilitando a construção de levantamentos e cruzamentos de dados, criação de cenários, acesso à informações estratégicas atualizadas 24 horas, trabalho de prospecção via algoritmos, previsibilidade de faturamentos, atração de investidores, entre outros.

Realiza ainda coleta, tratamento, produção e difusão de conhecimento especializado e a criação de ambientes capazes de fortalecer o empreendedorismo, a inovação e a sustentabilidade, permitindo a interação, aproveitamento de oportunidades e geração de negócios.

O presidente da Emap, Ted Lago, disse ter ficado muito bem impressionado com o todo o trabalho apresentado. “O Observatório da Indústria realmente oferece um nível detalhado de informação que ajuda no planejamento tanto de políticas públicas, como também dos negócios da iniciativa privada, com dados precisos do mercado local e regional”, pontuou.

De acordo com ele, a ideia é da visita, como um todo, é buscar parcerias, entender como o Maranhão pode se beneficiar do Observatório e fornecer informações para enriquecer a base de dados do equipamento. Ted Lago também ressaltou que o Maranhão já é produtor de energia hidrelétrica e de gás natural e busca agora investimentos tanto na energia solar quanto eólica.

“Temos características parecidas com as do Ceará, Bahia e Rio Grande do Norte. Com o Atlas Eólico e Solar, vamos entender como podemos construir juntos essa alternativa para integrar o Maranhão como gerador de energia renovável do Nordeste. Também temos um porto importante, o porto de Itaqui, que já faz um bom intercâmbio com outros portos da região. Queremos ampliar isso também para outras esferas, especialmente a industrial”, ressaltou.

Fonte: FIEC - Federação das Indústrias do Estado do Ceará - CE

Data: 13/08/2021



BRASILEXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA **ÁREAS PORTUÁRIAS EM SALVADOR, FORTALEZA E SANTANA SERÃO** **LEILOADAS NESTA SEXTA (13); TVB3 TRANSMITE AO VIVO**

por Bruno Merlin



Três áreas portuárias instaladas nas regiões Norte e Nordeste serão leiloadas à iniciativa privada nesta sexta-feira, 13 de agosto, a partir das 15 horas, em sessão pública na B3. Os procedimentos de concessão das áreas foram geridos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e fazem parte do diversificado programa de concessões de ativos de infraestrutura do Governo Federal. A TVB3 realiza a transmissão ao

vivo dos leilões em seu site oficial, mediante breve cadastro. Apenas convidados poderão estar presentes devido à restrição de público em atendimento aos protocolos de controle da pandemia de Covid-19. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, é presença confirmada.

Nesta semana a Antaq informou ter recebido propostas para três das áreas oferecidas no leilão da B3. As concorrências serão para a concessão da SSD09, destinada à movimentação de carga geral, de projeto ou containerizada, no Porto de Salvador (BA), a MUC01, voltada para a movimentação de granéis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos, no Porto de Fortaleza/Mucuripe (CE), e a MCP02, para movimentação de granéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja, no Porto de Santana (AP). A área MAC14, para carga geral, especialmente cavaco de madeira, no Porto de Maceió (AL), foi retirada do leilão por ausência de interessados.

Os prazos contratuais estabelecimentos pelos procedimentos licitatórios variam de 10 (Salvador) a 25 anos (Fortaleza e Santana). Somadas, as receitas brutas dos contratos será de R\$ 968,2, com investimentos previstos de R\$ 106 milhões.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, estará presente às sessões na B3. Segundo ele, os leilões irão “atrair investimentos privados e dotar o setor de mais infraestrutura, garantindo mais modernidade e mais eficiência para as nossas instalações”, destacando a geração de emprego e renda que o programa de arrendamentos também propicia.

Clique nos links abaixo para obter mais detalhes sobre cada concessão:

*** Leilão nº 01/2021-ANTAQ – MCP02, Porto de Santana**

<http://web.antaq.gov.br/sistemas/leilaointernetv2/PaginaPrincipal.aspx>

*** Leilão nº 03/2021-ANTAQ – MUC01, Porto de Fortaleza/Mucuripe**

<http://web.antaq.gov.br/sistemas/leilaointernetv2/PaginaPrincipal.aspx>

*** Leilão nº 04/2021-ANTAQ – SSD09, Porto de Salvador**

<http://web.antaq.gov.br/sistemas/leilaointernetv2/PaginaPrincipal.aspx>

Fonte: *Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária*

Data: 13/08/2021



CNN BRASIL

PRIVATIZAÇÕES DE CONGONHAS E SANTOS DUMONT AVANÇARÃO EM AGOSTO, DIZ TARCÍSIO



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas – Foto: Carolina Antunes/PR (27.ago.2020)

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, falou, nesta quinta-feira (12), sobre a rodada de leilões que o governo federal vai promover ainda no segundo semestre deste ano. Entre as concessões, estão a de terminais portuários e a de rodovias. Ele ainda disse que os processos dos leilões de concessão dos aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) vão

avançar ainda neste mês.

“Em agosto, soltaremos consulta pública do leilão de 16 aeroportos, incluindo Congonhas e Santos Dumont”, afirmou o ministro em evento promovido pela Febraban (Federação Brasileira de Bancos).

Os leilões de concessão de dois dos aeroportos mais importantes do Brasil são os mais esperados em 2021. Outros 14 aeroportos serão concedidos à iniciativa privada.

No evento, o ministro ainda falou sobre a rodada de leilões do segundo semestre. “Nós estamos indo bem. Vamos inaugurar amanhã a rodada de leilões do segundo semestre amanhã (13) com três terminais portuários”.

Nesta sexta-feira, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) fará o leilão de três áreas portuárias na B3. Serão licitadas uma área no Porto de Santana (AP) para transporte de grãos sólidos vegetais (principalmente farelo de soja), outra no Porto de Fortaleza (CE) para movimentação também de grãos sólidos vegetais e outra área no Porto de Salvador (BA), para movimentação de carga geral.

O investimento total vai alcançar mais de R\$ 106 milhões.

No esforço de desestatizar terminais portuários, o governo já enviou ao Tribunal de Contas da União (TCU) o estudo de desestatização da Codesa, a companhia de docas do Espírito Santo. Será o grande antes da privatização do Porto de Santos, o maior da América Latina, que deve ser concedido em 2022.

Fonte: CNN Brasil

Data: 13/08/2021

ESTA EMPRESA COM SEDE EM DUBAI QUER REVOLUCIONAR A FORMA COMO OS PORTOS OPERAM



Dubai (CNN)No porto de Jebel Ali, em Dubai, está sendo testada uma nova tecnologia que visa agilizar, melhorar e automatizar a forma como os contêineres são armazenados, movimentados e despachados.

Normalmente, nos principais portos, os contêineres aguardando transporte são simplesmente empilhados uns sobre os outros com seis ou sete de altura, esperando para serem movidos para os navios por guindastes.

Além de ocupar muito espaço, essa abordagem significa que localizar e pegar a caixa certa pode ser demorado. A DP World, operadora portuária com sede em Dubai, desenvolveu uma inovação que, segundo ela, economiza tempo e espaço.

“BoxBay” é um sistema de armazenamento que empilha contêineres de 11 andares em uma estrutura de aço. Normalmente, quando os contêineres são empilhados uns sobre os outros nos portos, chegar a um contêiner mais abaixo nas pilhas significa mover aqueles empilhados acima dele. A DP World diz que o BoxBay, desenvolvido em parceria com a empresa de logística alemã Amova, permite que os guindastes colem contêineres sem a necessidade de reorganizar os acima.

O sistema é automatizado, podendo movimentar os guindastes e retirar os contêineres automaticamente. Se falhar por qualquer motivo, um engenheiro pode assumir o controle do BoxBay de uma sala de controle localizada perto do porto.

“Economizamos cerca de 60 a 70% do tempo”, disse Patrick Bol, chefe de expansão portuária e projetos especiais da DP World, à CNN. DP diz que o BoxBay pode ocupar menos de um terço do espaço normalmente ocupado por contêineres em um terminal.

“Os custos iniciais são altos”, admite Bol, “mas você ganha o dinheiro de volta. O custo de manutenção é muito menor e requer menos pessoas para operar.”

Economizando espaço

“O principal benefício é uma utilização muito mais densa do espaço do terminal”, diz Peter de Langen, professor de economia marítima na Copenhagen Business School, que não está ligado à BoxBay.

De Langen acrescenta que também pode reduzir significativamente os tempos de espera (o tempo necessário para pegar um contêiner e carregá-lo em um navio) e prevê uma maior aceitação nos portos metropolitanos, onde não há espaço para expandir as instalações.

Mas ele acredita que há dois obstáculos principais para uma adoção mais ampla. “Essa tecnologia é parte de uma mudança mais ampla para a automação que reduz o emprego nos terminais”, diz de Langen, o que significa que pode enfrentar oposição em portos onde os sindicatos são fortes. Outro desafio é integrar essa tecnologia quando um porto ainda está sendo projetado, o que muitas vezes é antes de um operador portuário ser selecionado, diz ele.

Sultan Ahmed bin Sulayem, presidente e CEO da DP World, diz que o projeto piloto em Dubai está mostrando resultados encorajadores em termos de economia de tempo e espaço, e ele prevê um futuro onde a BoxBay será encontrada em alguns dos portos mais movimentados do mundo.

“Nosso objetivo é eliminar todas as ineficiências do setor”, diz ele. “[BoxBay] é uma inovação difícil que nos ajudará muito, mudando a forma como operamos.”

Fonte: *CNN Brasil*

Data: 13/08/2021

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

SECA JÁ AFETA TRANSPORTE NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Carga por barcaça teve que ser reduzida e operadores temem paralisação ainda este mês
Por Nicola Pamplona

A seca sobre a bacia do rio Paraná já afeta as operações em uma das principais hidrovias do país, que tem papel importante no escoamento de grãos do Centro-Oeste até o porto de Santos, em São Paulo. Operadores logísticos temem que o tráfego seja interrompido ainda este mês.

Com águas mais baixas, as barcaças que trafegam na hidrovia Tietê-Paraná já não conseguem operar com plena capacidade. Há o risco de não conseguirem passar pelo pedral de Nova Avanhandava, no rio Tietê, hoje o principal gargalo da rota.

O Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo vem reduzindo gradativamente o calado máximo das embarcações, o que afetou também o número de comboios em operação. Entre janeiro e maio, foram 24. Atualmente, apenas dez estão trafegando na hidrovia.



Barcaças de transportes de grãos paradas no rio Tietê em Pederneiras (SP); entre 2014 e 2015, paralisação da hidrovia Paraná-Tietê gerou perdas estimadas em R\$ 700 milhões - Joel Silva/Fotoarena/Agência O Globo

"O problema afeta diretamente o transporte da produção agrícola do Brasil", disse, em nota, o departamento. Segundo estatísticas do governo paulista, em 2020 passaram pela hidrovia 6,16 milhões de toneladas de carga.

"A hidrovia não está inoperante. As empresas operam abaixo do limite da carga nas barcaças", explica a prefeitura de Pederneiras (SP), a 320 quilômetros da capital, cidade que sedia um terminal de transbordo de grãos entre barcaças e a ferrovia da MRS, que vai ao porto de Santos.

A prefeitura diz, porém, que os operadores instalados no município já falam em paralisação no próximo dia 20, caso o cenário hidrológico não apresente sinais de melhora.

Uma delas, a Louis Dreyfus, disse que "considera fundamental que os órgãos responsáveis encontrem soluções que possam garantir as condições de operação ininterrupta e uso compartilhado da água, inclusive a navegação, mesmo em períodos de volumes de água mais baixos".

O governo federal já trabalha com a possibilidade de interrupção do fluxo. Para gerenciar as vazões no rio Paraná, a Creg (Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética) autorizou a redução da cota mínima do reservatório de Ilha Solteira, que é parte da hidrovia, para 324,80 metros.

O valor está abaixo dos 325,40 metros considerados como cota mínima para operação da rota, que liga produtores de Goiás e do oeste de Minas Gerais a São Paulo pelos rios Paranaíba, Paraná e Tietê. Em setembro, a cota será reduzida a 323 metros.

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

Nesta segunda (9), segundo o ONS (Operador Nacional do Sistema Elétrico), o nível médio dos reservatórios desse subsistema chegou a 28,87% –a expectativa é que o valor fique abaixo dos 10% no fim do ano.

A hidrovia foi totalmente paralisada na última grande crise hídrica do país, entre 2014 e 2015, com prejuízo estimado pelo Departamento Hidroviário em pelo menos R\$ 700 milhões, considerando aumento no custo do frete, demissões, suspensão de investimentos e custos portuários.

"É por isto que a Secretaria de Logística e Transportes entende que é importantíssimo mudar a matriz energética do país para diminuir a dependência das hidrelétricas", disse, em nota, o órgão estadual.

"A Secretaria acredita que tem faltado uma ação mais firme de planejamento para atenuar o problema, que é recorrente e vem se agravando em períodos mais recentes."

A crítica encontra eco entre especialistas do setor elétrico, que classificam como negacionista a hesitação do governo em adotar medidas de redução do consumo de energia. Um programa de economia voluntária por indústrias foi anunciado só no início de agosto, mas ainda não está operacional.

Para residências e comércio de pequeno porte, o incentivo à economia ainda está sendo estudado pelos órgãos do setor elétrico.

Considerado o principal gargalo da hidrovia atualmente, o pedral de Nova Avanhandava começou a ser implodido no início do ano, mas a obra ainda não foi concluída. Quando chegar ao fim, o investimento vai permitir a operação das barcaças em cotas menores do que a atual.

Em janeiro, o governo de São Paulo lançou um plano diretor para a hidrovia, com propostas de investimentos para permitir o tráfego de comboios de até 9.000 toneladas pela hidrovia, que hoje comporta apenas 6.000 toneladas. Comboios maiores, diz, poderiam reduzir o custo de transporte em até 20% por tonelada.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 13/08/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

PORTOS NO CEARÁ, NA BAHIA E NO AMAPÁ SÃO ARRENDADOS EM LEILÃO

Certame foi realizado pela Antaq

Por Camila Maciel - Repórter da Agência Brasil São Paulo



O ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas participa do leilão, três áreas portuárias para movimentação de cargas em Santana (AP), Fortaleza (CE) e Salvador (BA)

Foram arrendadas hoje (13), por meio de leilão, três áreas portuárias para movimentação de cargas em Santana (AP), Fortaleza (CE) e Salvador (BA). Sob responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o certame foi realizado na B3 - Bolsa, Brasil e Balcão, em São Paulo. Apenas a área do Porto de

Salvador teve concorrência.

O lote do terminal portuário de Salvador recebeu três lances, sendo o maior deles de R\$ 15,2 milhões, feito pela empresa Wilson Sons. Com a disputa por viva-voz, os lances cresceram, chegando ao valor de arremate de R\$ 32 milhões, feito pela empresa Intermarítima Portos e Logística.

A área arrendada do Porto de Salvador tem mais de 16,7 mil metros quadrados e um prazo contratual de 10 anos. A movimentação total de carga é de 842,4 mil toneladas. O local será usado para movimentação de carga geral, de projeto ou de contêineres.

A área no Porto de Santana para movimentação de granéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja, teve proposta única e foi arrematada por 5,850 milhões pela empresa Caramuru. De acordo com a Antaq, trata-se de uma área de 3.186,74 metros quadrados, com um prazo contratual de 25 anos. A movimentação é de 4,3 milhões de toneladas.

Em Fortaleza, a área de 6 mil metros quadrados foi arrematada por R\$ 1 milhão pela empresa Tergran. O prazo contratual também é de 25 anos, com um volume de carga total de 14,8 milhões de toneladas. A área servirá para movimentação de granéis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos.

O ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, destacou que o governo federal realizou 74 leilões em 2 anos e meio, com R\$ 80 bilhões de investimentos contratados. Ele apontou que, no caso dos leilões em portos, os recursos reunidos serão repassados para as autoridades portuárias, sendo usados para resolver passivos. “Para fazermos o passo seguinte que é a desestatização das companhias.”

O diretor da Antaq, Eduardo Nery, considerou o leilão um “sucesso”. “Divulgamos os números de movimentação de cargas no primeiro semestre de 2021 e já observamos crescimento de mais de 9,5% em relação a 2020”, destacou o diretor. Ele lembrou ainda que o setor portuário cresceu quase 50% nos últimos 11 anos.

De acordo com o ministro, outros nove leilões devem ser feitos ainda em 2021.

O secretário nacional de Portos e Transportes, Diogo Piloni, destacou o fato de este ser o primeiro arrendamento simplificado o que “é um grande passo para o setor.” Também participaram do evento, o ministro da Cidadania, João Roma, e a secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 13/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

J.MACÊDO, M.DIAS BRANCO E GRANDE MOINHO CEARENSE VÃO OPERAR TERMINAL DE TRIGO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13 Agosto 2021



Crédito: Ricardo Botelho

Consórcio formado pelas três empresas de moagem apresentou única proposta para área do Porto de Fortaleza, licitada nesta sexta-feira (13). Valor da outorga apresentado é de R\$ 1 milhão, por concessão de 25 anos.

A Tergram Terminais de Grãos Fortaleza apresentou a única proposta e arrendou a área MUC01, no Porto de Fortaleza (CE), licitada, nesta sexta-feira (13), na B3 — Bolsa de Valores de São

Paulo. O consórcio é formado pela J. Macêdo, M. Dias Branco e Grande Moinho Cearense, três das cinco principais empresas de moagem de trigo do Brasil. A expectativa é de movimentação de 14,8 milhões, com investimentos da ordem de R\$ 47,6 milhões. O valor de outorga apresentado pela proponente foi de R\$ 1 milhão.

Com 6.000 metros quadrados, a área será destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, principalmente trigo e grãos no porto organizado de Fortaleza. O contrato prevê concessão de 25 anos, com receita bruta global de R\$ 516,6 milhões. "Com o arrendamento da área do Mucuripe 1, pretendemos ampliar e aumentar a eficiência, transformando Fortaleza num exemplo de eficiência de operação portuária de importação de grãos", afirmou o assessor da presidência da Tergram Terminais de Grãos de Fortaleza, Irineu Pedrollo, durante coletiva de imprensa sobre os resultados do leilão.

A diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mayhara Chaves, disse que o vencedor do terminal de trigo terá que melhorar a infraestrutura e equipamentos necessários para a operação, incluindo obras de derrocamento no berço 103 e aquisição de equipamento descarregador de navios (ship unloader). Em 2020, o Porto de Fortaleza importou 1.201.698 toneladas, com origem principalmente da Argentina, Estados Unidos e Canadá. De acordo com a autoridade portuária, o montante representou 17,8% do trigo movimentado no país. A CDC destacou que, no balanço dos últimos cinco anos, o porto foi responsável pela importação de 5,8 milhões de toneladas de trigo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/08/2021

INTERMARÍTIMA ARREMATA ÁREA PARA CONTÊINERES E CARGAS DE PROJETO EM SALVADOR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13 Agosto 2021



Divulgação Codeba

Com lance de R\$ 32 milhões, empresa venceu disputa por viva voz com empresas Wilson Sons e Martins Medeiros. Estratégia prevê movimentação de cargas para projetos de geração de energia eólica.

A Intermarítima Portos e Logística venceu o lote mais disputado do leilão de arrendamentos portuários realizado, nesta sexta-feira (13), na B3 — Bolsa de Valores de São Paulo. Na disputa por viva voz, o operador logístico

arrematou por R\$ 32 milhões a área SSD09 no Porto de Salvador (BA) destinada à movimentação de carga geral, contêineres e cargas de projeto. A Wilson Sons e a Martins Medeiros chegaram a ofertar, respectivamente, R\$ 30 milhões e R\$ 23,2 milhões.



salvador-ssd-09_2.jpeg

A área SSD09 (brownfield) totaliza 16.707,81 metros quadrados. O contrato tem prazo de 10 anos e investimentos totais da ordem de R\$ 17,7 milhões. A expectativa é que a instalação movimente 842,4 mil toneladas no período contratual, com receita bruta global do contrato de aproximadamente R\$ 190 milhões. A estratégia da vencedora para cargas de projeto é focar na energia eólica, fonte renovável de geração em expansão na Bahia e em outros estados do Nordeste.

O diretor-presidente da Intermarítima Portos e Logística, Roberto Zitelmann, disse que o objetivo da empresa é prestar serviço com qualidade à cadeia produtiva da energia eólica e de contêineres. A Intermarítima atua como operador portuário e logístico há 35 anos no mercado, atendendo empresas do Brasil e do mundo. "Nosso objetivo com esse terminal é continuar oferecendo soluções logísticas eficientes e competitivas a nossos clientes", disse Zitelmann, durante coletiva de imprensa após o leilão. Ele acrescentou que a maior parte dos investimentos virá de capital próprio, enquanto os aportes em máquinas e equipamentos virão de linhas específicas de financiamento.

Modelo simplificado — A área SSD09 foi a primeira licitada na modalidade de arrendamento simplificado. O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, um dos principais incentivadores da metodologia, disse que valeu a persistência na busca de uma ferramenta para oferecer áreas portuárias de forma mais ágil. "Está provado que há demanda para áreas menores, com prazo de contrato de até 10 anos, e esse é um modelo que veio para ficar. Tenho a certeza que muitos outros arrendamentos virão dentro dessa modalidade", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/08/2021

ENTIDADES SETORIAIS PRESSIONAM POR DEFINIÇÃO DO REPORTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12 Agosto 2021

Após acordo em MP que instituiu DT-e, grupo de associações de portos e ferrovias encaminhou ao Senado pedido de urgência para votação do PL 4199/2020 (BR do Mar), que traz emenda sobre ampliação do prazo do regime especial.



Arquivo/Divulgação

O setor empresarial continua com articulações no Congresso e junto ao governo federal a fim de garantir a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). No final de julho, entidades dos setores portuário e ferroviário voltaram a se manifestar pedindo a votação do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar), a fim de apreciar a emenda que trata da renovação do regime especial. As associações setoriais

encaminharam um ofício ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), solicitando a votação em plenário do PL da cabotagem logo após o retorno do recesso parlamentar, no começo de agosto. O objetivo é que os parlamentares mantenham no texto a previsão do Reporto, conforme acordo feito na Câmara dos Deputados no último dia 15 de julho, durante a votação da medida provisória 1051/2021, que instituiu o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

Os empresários dos setores portuário e ferroviário alegam que a ausência do Reporto, vigente desde 2004 e sem vigência desde o final de 2020, está acarretando impactos negativos à logística do país, visto que o momento é crucial para investimentos vultosos pelos dois segmentos. "Tais prejuízos são sentidos não apenas pelos operadores logísticos, mas por todos os usuários dos sistemas de transporte ferroviário e portuário, com reflexos negativos para o agronegócio", alertou o grupo no documento. As frentes parlamentares do agronegócio (FPA) e de Logística (Frenlogi) também já se manifestaram pela prorrogação do regime.

As entidades salientaram que o tema foi levado em diversas reuniões realizadas entre os setores envolvidos e o presidente da República, além dos ministros da Infraestrutura (Tarcísio de Freitas) e da Economia (Paulo Guedes) e de secretários da Receita Federal. Como o projeto BR do Mar não avançou no Senado e não houve edição de nenhum ato por parte do Executivo, as entidades representativas, preocupadas com o atual cenário e demora na retomada do Reporto, trabalharam para a apresentação de uma emenda na MP 1051/2021.

A emenda chegou a constar no parecer final do relator, o deputado federal Jerônimo Goergen (PP-RS), mas foi retirado em decorrência do acordo para que o tema seja tratado no PL da cabotagem. A expectativa é que, em razão do acordo feito entre o Ministério da Infraestrutura, o relator da MP 1051/2021, o autor da emenda, deputado Pedro Uczai (PT-SC) e o relator do PL 4199/2020, senador Nelsinho Trad (PSD-MS), o Reporto seja deliberado no PL da cabotagem.

As associações apontam que, sem o Reporto, toda a carteira de investimentos já em andamento está sendo diretamente afetada, tendo em vista sua consideração nos atuais contratos e projetos, ensejando reequilíbrio econômico-financeiro e fatalmente acarretando a redução significativa dos investimentos a serem realizados. "A pauta do Senado está bastante concorrida e, por isso, ressaltamos a importância da priorização do PL 4199/2020 em detrimento de outros projetos menos urgentes", defenderam as entidades.

Pelo setor portuário, assinaram o documento: a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec); Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL); Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra); Associação de Terminais Portuários Privados (ATP); e Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

O grupo que enviou a carta conjunta tem ainda a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), entidade que congrega os fabricantes de materiais e equipamentos para o sistema ferroviário e a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), que representa as



concessionárias privadas. O PL da cabotagem foi aprovado no plenário da Câmara dos Deputados em dezembro de 2020 e, desde então, aguarda deliberação no plenário do Senado.

Na última terça-feira (10), por falta de quórum, foi retirado de pauta na Comissão de Viação e Transportes o PL 4885/2016, que traz alterações no Reporto, entre elas a prorrogação das aquisições e importações amparadas no regime até o final de 2030. O projeto é de autoria do ex-secretário nacional de portos durante o governo Dilma, o deputado Leônidas Cristino (PDT-CE), e tem como relator o deputado Herculano Passos (MDB-SP).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/08/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006