

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 093/2021
Data: 18/06/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
FREDERICO BUSSINGER: TRANSPORTES PARA EUROPA-2050.....	4
O AGRONEGÓCIO PREOCUPADO COM O PORTO	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE REGULAÇÃO DO OGM0	6
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	6
MSC FALA NA CONFERÊNCIA IAPH WORLD PORTS EM ANTUÉRPIA	6
CODESA – MAIO TEM CRESCIMENTO DE 43% EM MOVIMENTAÇÃO.....	7
CONECTIVIDADE É DESAFIO GIGANTESCO PARA O AGRO, AFIRMA PRESIDENTE DA EMBRAPA	8
CHINA ANUNCIA NOVAS REGRAS PARA ÍNDICES DE PREÇOS DE COMMODITIES A PARTIR DE AGOSTO	9
CONGESTIONAMENTO EM YANTIAN, CHINA: O TERCEIRO ATO DO DRAMA ENCENADO POR COVID-19	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	11
ACORDO PREVÊ ATUAÇÃO CONJUNTA NO COMBATE AO ABUSO NA COBRANÇA DO SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CARGAS.....	11
“DT-E É A GRANDE REVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE”, AFIRMA MINISTRO.....	12
ISTOÉ - DINHEIRO	13
VAMOS CRIAR UM INFERNO EXISTENCIAL, DIZ BARROSO SOBRE VOTO IMPRESSO	13
MOMENTO AINDA FAVORECE PRODUTOR EM COMPRAS DE FERTILIZANTES NO BRASIL, DIZ MOSAIC.....	13
JUSTIÇA ACATA AÇÃO DO MPF E REDUZ VAZÃO DE BELO MONTE PARA GERAÇÃO ELÉTRICA	14
MONEYTIMES	15
ELETOBRAS DISPARA 6% APÓS SINAL VERDE DO SENADO PARA CAPITALIZAÇÃO	15
AINDA DÁ PARA LUCRAR COM O MINÉRIO DE FERRO?	16
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	17
RAIO-X DAS EÓLICAS OFFSHORE EM LICENCIAMENTO NO BRASIL.....	17
SENADO ELEVA PARA 8 GW A CONTRATAÇÃO DE TÉRMICAS A GÁS NA MP DA ELETOBRAS.....	20
CLARO INAUGURA MAIOR USINA DE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA A BIOGÁS DO BRASIL	22
JORNAL O GLOBO – RJ	24
PARA EVITAR RACIONAMENTO, INDÚSTRIA PROPÕE REDUZIR AO MENOS 5% DO CONSUMO DE ENERGIA NOS HORÁRIOS DE PICO.....	24
PETROBRAS INICIA VENDA DE FATIA NA BR E MARCA SUA SAÍDA DO SETOR DE POSTOS DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL	25
PROJETO QUE MUDA FAIXA DE ISENÇÃO DO IMPOSTO DE RENDA DEVE SER APRESENTADO SEMANA QUE VEM, DIZ LIRA.....	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	29
EUA E BRASIL NEGOCIAM EM PARALELO ENVIO DE VACINAS E AÇÕES AMBIENTAIS.....	29
BOLSONARO VOLTA A RECONHECER PROBLEMA DE INFLAÇÃO E ELOGIA ESFORÇO DO AGRICULTOR	31
VALOR ECONÔMICO (SP)	31
MOVIMENTAÇÃO EM PORTOS PRIVADOS CRESCE 10% NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE.....	31
MINÉRIO DE FERRO TEM LEVE QUEDA NO PORTO DE QINGDAO E FICA ABAIXO DE US\$ 219.....	32
CONSTRUÇÃO PEDE A GUEDES REDUÇÃO DA TARIFA DE IMPORTAÇÃO	32
SIEMENS ENERGY BUSCA DESENVOLVER HIDROGÊNIO NA AL	33
SÓ 12,4% DAS RODOVIAS PAVIMENTADAS.....	34
FALTOU ALGUÉM PARA FREAR O CONGRESSO	36
COPERSUCAR AGORA LIDERA O COMÉRCIO DE AÇÚCAR	37
IMPORTAÇÕES GLOBAIS DE ALIMENTOS DEVERÃO BATER RECORDE EM 2021	38
USINAS JÁ FIXARAM PREÇO DE 21% DO AÇÚCAR A SER EXPORTADO EM 2022/23	39
DIÁRIO DO PERNAMBUCO – PE	40
COMPLEXO DE SUAPE INTEGRA PACTO GLOBAL DA ONU	40
AGÊNCIA BRASIL - DF	41
BOLSONARO INAUGURA 102 KM DE ASFALTO EM TRECHO DA TRANSAMAZÔNICA	41
PORTAL PORTOS E NAVIOS	42
SSE: ESTABILIDADE REGULATÓRIA DEPENDE DE NORMA SOBRE ABUSIVIDADE, AVALIA LOGÍSTICA BRASIL	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 093/2021
Página 3 de 49
Data: 18/06/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

RELATÓRIO SUGERE ANÁLISE CONCRETA E PESQUISA PARA APURAR SOBRE-ESTADIA	43
IMO ADOTA MEDIDAS OBRIGATÓRIAS PARA REDUZIR A INTENSIDADE DE CARBONO DOS NAVIOS	45
MAIO DE 2021 SUPERA EM 70% MOVIMENTAÇÃO REGISTRADA UM ANO ATRÁS NO PORTO DO PECÉM	48
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	49
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	49



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FREDERICO BUSSINGER: TRANSPORTES PARA EUROPA-2050

“Planejamento estratégico não é adivinhação do futuro, mas a definição do ponto no futuro em que se quer estar”

Por: *Frederico Bussinger*



“Planejamento estratégico não é adivinhação do futuro, mas a definição do ponto no futuro em que se quer estar” (Chris Argyris) - Foto: Ilustração/Padron

A União Europeia (UE) lançou, há uma década, o “White Paper”, plano estratégico de transportes com horizonte 2050. Da premissa de que “transporte eficiente é condição prévia para manutenção e prosperidade da UE”, enuncia objetivos logo nos subtítulos: “Roteiro de transportes para uma Europa

única” e “Rumo a um sistema de transportes competitivo e eficiente no uso de recursos”.

A UE tem cerca de metade da área do Brasil, o dobro da população e, incidentalmente, igual número de estados membros (27). Para o plano, é tratada como “área única”, à qual é proposta uma rede de infraestrutura multimodal básica (“Trans-European Transport Network - TEN-T”, o “Core Network”). Ela abrange ferrovias, estradas, portos, aeroportos e terminais ferroviários. Mas inclui, também, uma ampla rede aquaviária (“Motorways of the Sea”), sistema articulado de hidrovias e rotas marítimas. Ou, seja: infraestrutura e serviços, operação e gestão.

O TEN-T materializa a política do Regulamento – UE nº 1315/2013, cujo objetivo é eliminar discontinuidades, remover gargalos e barreiras tecnológicas, bem como fortalecer a coesão social, econômica e territorial na UE.

Em 2017, a política foi revista com aspectos de inovação, digitalização e descarbonização. Daí, o plano foi atualizado em 2018 (segurança, despoluição e mobilidade) e em 2019 (conectividade e acessibilidade). Tais aspectos certamente serão aprofundados como legado da pandemia.

Competitividade e uso eficiente dos sistemas é o macro-objetivo, pois logística representa de 10 a 15% do custo dos produtos e transportes têm grande impacto na qualidade de vida das pessoas: tempos despendidos e, em média, 13,2% nos orçamentos familiares.

Metodologicamente consistente, esse macro-objetivo é desdobrado em cinco outros: i) aumentar a mobilidade; ii) remover gargalos em áreas-chave; iii) impulsionar a empregabilidade; iv) reduzir “drasticamente” a dependência continental de petróleo; e v) reduzir emissões de carbono no setor (60%). Não se trata de um sincretismo de projetos e planos, como estamos acostumados, mas de um plano articulado de múltiplos objetivos. Claramente enunciados.

O plano desdobra-se sucessivamente. Chega a 40 intervenções estruturantes que visam atingir metas estabelecidas para aquele horizonte (2050), com submetas periódicas e monitoradas: i) nenhum veículo circulando em áreas urbanas com combustíveis convencionais (atenção: enunciado pré-pandemia!); ii) ao menos 40% de combustíveis sustentáveis na aviação; iii) corte de 40% nas emissões originadas da navegação. E a grande inflexão: iv) para uma Europa já referência em termos ferroviários e hidroviários, transferir-lhes metade do transporte rodoviário de passageiros e de cargas de média distância (acima de 300 km).

O plano, desenvolvido por um grupo de técnicos, multiprofissionais e de diversos países, foi posteriormente aprovado pelo Parlamento Europeu. A partir de então, passou a ser a referência maior para planos nacionais e modais, mas esses elaborados pelos respectivos gestores.

Ah! O plano está sendo executado praticamente dentro do planejado. Em alguns casos, até com cronogramas antecipados.

Missões brasileiras, que visitavam a Europa antes da pandemia, geralmente se entusiasmavam mais com os resultados que podiam observar... e fotos que podiam tirar. O Brasil não se beneficiaria mais se, como benchmarking, priorizasse a metodologia de planejamento e o processo decisório europeu?

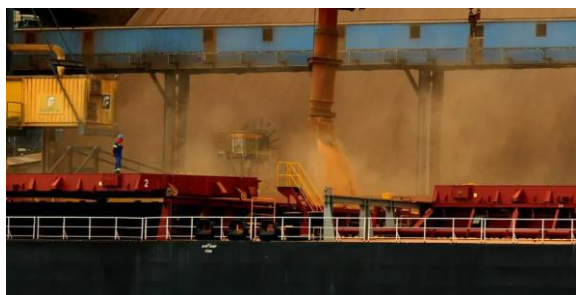
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/06/2021

O AGRONEGÓCIO PREOCUPADO COM O PORTO

A cobrança das empresas do agronegócio é justa e se for compreendida pelo governo vai beneficiar todo o País

Por: Redação



Preocupação dos empresários é expandir suas produções e não conseguirem otimizar suas operações devido a gargalos do complexo santista - Foto: Carlos Nogueira/AT

A cobrança das empresas do agronegócio por mais investimentos em acessos ferroviários ao Porto de Santos é justa e se for compreendida pelo governo vai beneficiar toda a economia. O assunto foi o destaque ontem no 1o Encontro Porto & Mar 2021, realizado na quarta-feira pelo Grupo Tribuna. A preocupação dos

empresários, que atinge também representantes dos setores industrial e de fertilizantes, entre outros participantes do evento, é expandir suas produções e não conseguirem otimizar suas operações devido a gargalos do complexo santista.

Enquanto o setor de serviços, devido ao desemprego e às restrições impostas pela covid-19, não tem condições de impulsionar o Produto Interno Bruto (PIB) nacional, o campo e a mineração, em bom momento das commodities, lideram a retomada brasileira, ainda que muito frágil. Entretanto, o ponto fraco do País continua nos transportes, que há décadas não recebe os recursos necessários para crescer ou melhorar sua eficiência. Caso a infraestrutura tivesse avançado como em outras nações concorrentes, o custo da produção do Brasil seria muito menor e mais competitivo. No caso do agronegócio, os produtores brasileiros têm índices de eficiência em linha com seus principais pares internacionais, uma vantagem que começa a ser anulada quando as mercadorias caem nos mais diversos modais rumo aos portos.

Considerando a questão santista, deve-se preocupar também com a competição dos outros portos, o que é saudável, mas com o agravante de ocorrer alguma desvantagem referente aos custos locais. Pelo próprio dinamismo e crescimento do agronegócio e da mineração, há investimentos portuários no Norte, Nordeste e Sul. Já o Porto de Santos precisa ser privilegiado com melhorias devido ao seu tamanho e localização estratégica no maior mercado produtor e consumidor do País, que é São Paulo.

No 1o Encontro Porto & Mar 2021, discutiu-se o impacto da decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), que autorizou a prorrogação de arrendamento de terminal na região de Outeirinho, travando os investimentos do governo na melhoria do tráfego ferroviário no cais santista. Segundo a Autoridade Portuária, que desempenha o papel de gestora da antiga Codesp, essa obra postergada terá impacto direto na malha da Margem Direita (lado santista do Porto) e, por consequência, nos terminais. Dessa forma, o governo precisa agir rapidamente frente a esse impasse e encontrar, caso o plano ferroviário inicial não possa ser cumprido, a melhor solução para o setor.

As oportunidades de crescimento para o complexo portuário santista são grandes e elas coincidem com um mercado externo muito favorável. Mas seu potencial tem gargalos bem definidos, entre eles o ferroviário. Problemas na infraestrutura são uma tradição no Porto, porém, de demorada solução sempre que surgiram – e esse tempo não pode ser perdido agora.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/06/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE REGULAÇÃO DO OGMO

Contribuições poderão ser enviadas a partir do dia 28

AANTAQ realizará, entre os dias 28 de junho e 11 de agosto, consulta e audiência públicas para receber contribuições ao aprimoramento do Tema 3.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMO) do trabalho portuário avulso.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antaaq/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 11 de agosto, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em <https://www.gov.br/antaaq/pt-br/>.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia152021@antaaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE), da Agência, no caso de Brasília/DF, ou nas suas unidades regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no site da ANTAQ.

As contribuições recebidas serão disponibilizadas aos interessados em <https://www.gov.br/antaaq/pt-br/>.

Audiência Pública

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaaq.gov.br

Data: 18/06/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MSC FALA NA CONFERÊNCIA IAPH WORLD PORTS EM ANTUÉRPIA

Informação: MSC (18 de junho de 2021)



A empresa MSC Mediterranean Shipping verá dois palestrantes de destaque subirem ao palco na Conferência Mundial de Portos deste ano. O evento virtual, organizado pela Associação Internacional de Ports and Harbours em conjunto com o IHSMARKIT e o Porto de Antuérpia, acontece de 21 a 25 de junho.

No dia 23 de junho às 16:00, o CEO da CEST MSC, Soren Toft, fará uma apresentação sobre a evolução essencial do transporte e logística de contêineres. Embora COVID-19 tenha paralisado algumas empresas e setores, o transporte de contêineres e logística prevaleceu como um setor absolutamente essencial que continua a conectar o mundo e tornar o comércio global acessível. Em sua palestra, Soren Toft dará uma nova perspectiva sobre as prioridades da agenda para o setor para garantir que continue evoluindo para atender às necessidades do comércio global em um cenário de digitalização e descarbonização. Sua apresentação será seguida por uma discussão com o CEO do Porto de Antuérpia, Jacques Vandermeiren, sobre como a navegação e os portos podem colaborar para acompanhar essas tendências.

Antes disso, no mesmo dia às 15:15 CEST, Andre Simha, Diretor Digital e de Informação da MSC, estará em uma sessão individual com Eric Johnson, Editor de Tecnologia do Journal of Commerce, sobre o recém-lançado MSC conhecimento de embarque eletrônico. O que a digitalização de documentos comerciais pode fazer para o futuro do transporte marítimo? Quais são as oportunidades e como os portos devem se preparar para essa mudança? Como os portos podem trabalhar com operadores de terminais, despachantes de navios, despachantes e alfândega para adaptar seus processos para melhorar a velocidade de liberação da carga? Estas são apenas algumas das questões a serem abordadas naquela que promete ser uma entrevista muito esclarecedora.

Moldando a paisagem do porto

O evento de 2021 se concentrará em explorar como a paisagem portuária está mudando como resultado da evolução da paisagem do setor marítimo e de logística, incluindo a aceleração da descarbonização e digitalização e o impacto disruptivo contínuo da pandemia global.

Além de ser uma localização estratégica para a MSC na Europa, Antuérpia significa muito para a empresa, pois é onde tudo começou para a MSC. Hoje, tanto a MSC quanto o Porto de Antuérpia desempenham um papel importante na economia local. Além do negócio de transatlânticos, que conecta este portal europeu vital ao resto do mundo, a MSC também oferece aos clientes uma variedade de serviços intermodais dedicados entre Antuérpia e os principais centros de negócios no norte da Europa e além.

Inscreva-se para o evento [aqui](#).

<https://www.worldportsconference.com/register.html>

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

Data: 18/06/2021

CODESA – MAIO TEM CRESCIMENTO DE 43% EM MOVIMENTAÇÃO

Informação: CODESA (18 de junho de 2021)

Seguindo a tendência dos meses anteriores, o Porto de Vitória registrou crescimento de 43,6% na movimentação de cargas do mês de maio, em comparação ao mesmo período de 2020. Foram operadas 178,641 mil t de cargas. No acumulado do ano, os números também são positivos: registrou 35,8% de janeiro a maio, comparado aos primeiros cinco meses do ano passado.

O maior aumento foi de granel sólido: 59,6%, tendo movimentado 423,91 mil t no acumulado do ano. Os principais produtos na categoria foram: malte, com 159,2 mil t (102,9%) e carvão mineral (87,5%).

Ainda por natureza de carga, granel líquido registrou aumento de 19,7%, com movimentação de 63,16 mil t nos primeiros cinco meses do ano. Na categoria, os destaques foram: combustível, com 15% e soda cáustica com 47,8%.

Também foi registrado aumento na categoria carga geral solta, com crescimento de 12,9% e na carga containerizada: no comparativo com 2020, registrou aumento de 28,2%, representando movimentação de 272,29 mil t.

Tipos de navegação

Uma curiosidade: em maio, o Porto de Vitória registrou números equivalentes em cabotagem e navegação de longo curso. De todos os navios que adentraram o porto, 50,8% foram do tipo cabotagem e 49,2% longo curso. No período, houve mais operações de desembarque, que somou 1.596,53 mil t, enquanto embarque registrou 1.370,19 mil t.

Para as rotas de longo curso, seja de destino ou origem, os países que mais registraram operações foram os Estados Unidos, Argentina e Chile. Já quando se trata de cabotagem, os estados brasileiros que mais tiveram movimentações junto ao Porto de Vitória foram São Paulo, Rio de Janeiro e Alagoas.

Casa cheia

Outro dado positivo foi a taxa de ocupação dos berços do Porto de Vitória. No acumulado, houve aumento de 34,7%. Isso significa que os berços estiveram ocupados mais vezes, seja para desembarque ou embarque de cargas. No período, 282 embarcações acessaram o porto.

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

Data: 18/06/2021

CONECTIVIDADE É DESAFIO GIGANTESCO PARA O AGRO, AFIRMA PRESIDENTE DA EMBRAPA

Informação: Grupo Cultivar (18 de junho de 2021)



Presidente Celso Moretti participa do 7º Encontro Nacional do Ecosistema Brasil 5.0 em Ação. – Foto: Divulgação Embrapa

O agronegócio brasileiro é um dos maiores setores da economia e teve um crescimento recorde de 24,31% no PIB do último ano, além de responder por um terço dos novos empregos no Brasil. A Embrapa, que completou 48 anos recentemente, tem grande contribuição para este cenário: A Empresa publica anualmente o chamado Balanço Social que mostrou,

em 2020, a geração de R\$61,85 bilhões em lucro social, ou seja, para cada R\$1 aplicado na Embrapa, a Empresa devolveu R\$17,77 para a sociedade brasileira, contribuindo para a geração de 41.475 empregos diretos.

Os dados foram apresentados pelo presidente da Embrapa, Celso Moretti, no 7º Encontro Nacional do Ecosistema Brasil 5.0 em Ação, realizado nesta segunda (14/06). Ele destacou que, apesar dos bons resultados, o agro brasileiro tem um longo caminho a percorrer. Em sua visão, o Brasil tem um conjunto de desafios sociais, econômicos, científicos e tecnológicos a vencer, como a necessidade da redução do custo das tecnológicas digitais. “A agricultura digital avançou muito. Hoje, mais de 84% dos produtores utilizam pelo menos uma tecnologia digital, mas só 30% das propriedades rurais estão conectadas à internet. Há um descompasso e esse é um desafio gigantesco para o nosso setor”, afirmou o presidente da Embrapa.

Celso Moretti, convidado para o painel “Contribuições do Agro na Economia Digital”, afirmou que o país deve buscar soluções que visem a expansão da conectividade: “não podemos continuar pensando em expandir o agro e desenvolver tecnologias de base digital se continuarmos com essa limitação brutal de conectividade. Existem propriedades onde há sinal internet apenas na casa sede e não em toda extensão da propriedade, por exemplo. Precisamos de soluções para derrubar a barreira da restrição de conexão para que o agro tenha todo o potencial que precisa no Brasil”, defendeu.

Participante do primeiro dia de evento, Moretti apresentou a evolução da transformação digital na cadeia do agro e o impacto dessa evolução no crescimento do PIB brasileiro, alinhado à agenda ESG (Environmental, Social and Governance – em português: Governança Corporativa, Ambiental e Social) da Embrapa. “Somos uma Empresa de inovação tecnológica focada na geração de conhecimentos, tecnologias e soluções para a agropecuária brasileira. O negócio da Embrapa é prover soluções para os problemas do agro brasileiro”, destacou.

A Embrapa, que, segundo Moretti, tem a missão de viabilizar soluções de pesquisa, desenvolvimento e inovação para a sustentabilidade da agricultura, em benefício da sociedade brasileira, tem a agenda ESG como peça central no desenvolvimento de soluções. “A sustentabilidade está no DNA da nossa Empresa. Desde o início trabalhamos de forma muito focada, vinculando nossa agenda aos objetivos do desenvolvimento sustentável, e a transformação digital está na base desse desenvolvimento recente do agro brasileiro”, confirmou.

A expectativa até 2030, conforme o presidente Moretti, é que as transformações digitais, junto à bioinformática e à biotecnologia, promovam ainda mais avanços para impactar as diversas áreas da produção animal e vegetal, resultando em produtos mais sustentáveis, com melhor qualidade nutricional e segurança. E a Empresa tem promovido um avanço muito forte no que diz respeito a transformação digital no campo. “A maioria dos nossos 43 centros de pesquisa está atuando em inovações voltadas para soluções digitais, na pré-produção, produção e pós-produção da agricultura. Não tenho dúvidas que o Brasil, até 2030, será um dos maiores protagonistas na produção de alimentos, fibras e bioenergia, avançando também nas questões de agricultura de baixo carbono”, declarou.

Celso Moretti também apresentou exemplos de soluções da Embrapa na agricultura digital: aplicativos para informações do Zoneamento Agrícola de Risco Climático (Zarc), que permite que o produtor brasileiro saiba o que, quando e onde plantar com segurança; análise e gerenciamento de dados de sequenciamento biológico de grande volume; plataforma tecnológica sobre os solos brasileiros, o PronaSolos; uso de drones e veículos aéreos não tripulados para contagem de plantas e gado; e o desenvolvimento de ferramentas digitais para valoração ESG.

Outro exemplo de solução tecnológica mencionada pelo presidente foi o Radar Agtech, uma parceria da Embrapa com SP Ventures e a Homo Ludens Research & Consulting. Trata-se de um mapeamento das startups do agro brasileiro e a principal fonte de informações para quem quer conhecer o segmento. O levantamento feito pelo Radar entre 2019 e 2021 apontou um crescimento de 40% de startups voltadas para o agro no Nordeste. “Se tem uma agricultura no mundo que está bem aparelhada, do pronto de vista tecnológico, é a agricultura brasileira. Tudo isso não seria possível se não tivéssemos todo um aparato de ferramentas de transformações digitais vinculado a essa realidade”, disse Moretti.

O evento online foi realizado pelo Instituto MicroPower para Transformação Digital e contou com a presença do diretor de Ensino e Pesquisa do Hospital Sírio Libanês, Luiz Reis; do Major-Brigadeiro do Ar, Luiz Ricardo, Conselheiro do Brasil 5.0; e outros representantes do Instituto. “É uma satisfação participar de um evento tão importante e relevante para a transformação digital global e poder compartilhar um pouco do que fazemos”, afirmou o presidente da Embrapa.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/06/2021

CHINA ANUNCIA NOVAS REGRAS PARA ÍNDICES DE PREÇOS DE COMMODITIES A PARTIR DE AGOSTO

Informação: FORBES (18 de junho de 2021)

A China afirmou hoje (17) que irá emitir novas regras para a gestão de índices de preços de importantes commodities e serviços, em anúncio que ocorre em momento em que o governo intensifica o escrutínio dos mercados locais do setor.

As medidas, que entrarão em vigor em 1º de agosto, vão padronizar as formas como os índices de preços são compilados e melhorar a transparência em torno da divulgação de informações, disse a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRRC, na sigla em inglês) em sua conta oficial no WeChat.

Os mercados de commodities da China são atendidos por diversos fornecedores de índices, em sua maioria privados, que vendem dados sobre os preços de importantes matérias-primas, como grãos, metais e petróleo, para operadores e analistas.

Em alguns casos, os dados sobre os preços são utilizados para liquidar transações físicas das commodities.

Pelas novas regras, os fornecedores de índices de preços precisarão ser independentes das partes diretamente interessadas nos mercados de commodities e serviços cobertos pelo índice. As informações sobre os fornecedores e os métodos utilizados no desenvolvimento e formulação dos índices também deverão ser totalmente divulgados.

A comissão acrescentou que as autoridades chinesas terão o direito de avaliar o “compliance” perante às regras e tomar medidas disciplinares em caso de descumprimento. (Com Reuters)

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/06/2021

CONGESTIONAMENTO EM YANTIAN, CHINA: O TERCEIRO ATO DO DRAMA ENCENADO POR COVID-19

Informação: Mundo Marítimo (18 de junho de 2021)

Um novo surto da variante Delta (ou Índia) do vírus COVID-19 no Delta do Rio das Pérolas da China criou problemas de congestionamento nunca antes vistos no porto de Yantian, eliminando qualquer potencial “retorno à normalidade” para o transporte marítimo no futuro meses, relata Alphaliner .

A perspectiva de ainda mais interrupções durante a próxima temporada de pico (Hemisfério Norte) está elevando as taxas já altas para níveis “estratosféricos”. O Shanghai Containerized Cargo Freight Index (SCFI) ultrapassou 3.700 pontos na sexta-feira, 11 de junho e os fretes pontuais de Xangai para o norte da Europa, Mediterrâneo, Costa Leste dos EUA, América do Sul, África Ocidental, África do Sul e Golfo Pérsico alcançaram todos os alturas de tempo.

O Terminal Internacional de Contêineres Yantian (YICT) no porto de Shenzhen tem operado com apenas 30% de sua capacidade em terra nas últimas semanas, após aplicar procedimentos preventivos para evitar uma maior circulação do vírus.

YICT é o maior terminal de contêineres em Shenzhen, onde todos os terminais juntos movimentaram 13,5 MTeus no ano passado (ou 37.000 TEU em média por dia).

Com apenas sete berços de navios da linha principal em uso atualmente (entre 40 e 45% da capacidade normal), a fila de navios porta-contêineres em espera está se acumulando rapidamente, com cerca de setenta navios já esperando.

A Maersk espera tempos de espera de até 16 dias, o que está interrompendo gravemente 19 de seus serviços de linha principal, forçando-a a encerrar oito de seus serviços neste mês. Além disso, todas as principais companhias marítimas começaram a dispensar suas ligações em Yantian em dezenas de itinerários.

Um drama em três atos

O congestionamento em Yantian pode ser considerado o início do terceiro ato do drama Covid-19. O primeiro ato teve início com o surto do vírus coronavírus no início de 2020 na China, que ocasionou o fechamento de suas fábricas. Quando a Covid-19 alcançou o mundo ocidental, a demanda por carga nas grandes rotas Leste-Oeste caiu consideravelmente.

A supressão massiva de itinerários e serviços completos a partir de abril de 2020 evitou que as taxas para o local caíssem.

O segundo ato

O segundo ato do drama da Covid-19 acabou sendo uma surpresa agradável para as companhias de navegação, à medida que o aumento do comércio eletrônico e da demanda por bens de consumo e produtos de higiene se traduziu em um grande aumento na demanda de carga. Essa demanda foi sentida primeiro na rota Trans-Pacífico no meio do ano e, em seguida, na rota Ásia-Europa a partir do terceiro trimestre.

O boom nos volumes de carga, juntamente com as restrições de trabalho impulsionadas pela Covid-19, causou congestionamento portuário que absorveu grande parte da capacidade da frota.

Isso, por sua vez, empurrou as taxas à vista para níveis recordes. O primeiro trimestre deste ano, segundo a Alphaliner, pareceu ser um ponto de inflexão, pois as tarifas nas rotas Leste-Oeste começaram a diminuir. No entanto, a obstrução do Canal de Suez na última semana de março foi um final surpreendente para o segundo ato, os horários foram interrompidos e as taxas subiram novamente.

O terceiro ato

O terceiro ato da tragédia da Covid-19 começa da mesma forma que o primeiro, com um novo surto da Covid-19 na China, mas a comparação termina aí. As companhias marítimas continuam a lutar contra a escassez de navios e equipamentos, embora não tenham capacidade para lidar com o aumento do congestionamento ou um novo pico de volume.

É óbvio para Alphaliner que a congestão Yantiana causará ainda mais estragos nos horários do que a obstrução de Suez, pois há muito mais vasos afetados. O Canal de Suez ficou fechado por apenas 6,5 dias, enquanto os problemas operacionais no porto de Yantian ainda não têm fim.

Outra grande diferença entre agora e o início de 2020 são os níveis de frete Spot. As taxas médias entre Xangai e o norte da Europa estão agora acima de US \$ 12.700 / FEU, ante US \$ 2.000 em janeiro de 2020. Enquanto isso, as taxas entre Xangai e o USEC aumentaram em US \$ 2.900 no mesmo período para mais de US \$ 8.500 / FEU em último lugar.

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

Data: 18/06/2021

Parceria firmada entre a Antaq e Cade também regulariza assunto que tramitava com divergência há décadas



Ministro participa da assinatura de memorando com Antaq e Cade - Crédito: Kléber Lima/MInfra

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), com mediação do Ministério da Infraestrutura, assinaram um memorando de entendimentos que permitirá a regularização da cobrança do serviço de segregação e entrega de cargas em regime de trânsito, além de analisar as denúncias de abusos de irregularidades na cobrança do serviço.



O acordo surge a partir da necessidade de uma gestão integrada entre Antaq e Cade, que historicamente vinham demonstrando posições divergentes sobre a cobrança do serviço nos portos. A partir de agora, ambas agências se comprometem a atuar de maneira integrada para estabelecer os procedimentos para a análise de indícios de abusividade e infrações à ordem econômica na cobrança do serviço.

“Nós sempre temos a premissa de conversar com o mercado. E esse tema sempre foi uma preocupação, o que causava insegurança nos investidores a apostar no setor portuário. Esse problema foi considerado pelas agências, que construíram um caminho para o entendimento”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

TRÂMITE – Ao identificar irregularidades na cobrança do SSE, o Cade formulará consulta prévia à Antaq sobre a existência de abusividade, que deverá encaminhar resposta em até 90 dias. Caso a cobrança se mostre, de fato, abusiva, seja pelo preço ou pelas condições sob as quais é cobrada, configurando infração à ordem econômica, o conselho deverá atuar.

O acordo também prevê mecanismos para identificação de irregularidades. A Antaq editará, até setembro de 2021, a metodologia para identificação de abusividade na cobrança do SSE, que será elaborada com o auxílio do Cade. A metodologia determinará o procedimento para o cálculo dos preços admitidos na cobrança do SSE para cada complexo portuário, que será utilizado como critério para a caracterização da abusividade.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 18/06/2021

“DT-E É A GRANDE REVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE”, AFIRMA MINISTRO

s sucessivas paradas de caminhoneiros em postos fiscais para carimbar notas e a necessidade de carregarem pilhas de documentos na boleia dos caminhões serão, muito em breve, cenas do passado. A afirmação é do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, que acrescentou: “O DT-e (Documento Eletrônico de Transporte) é a grande revolução do setor de transportes”.

A declaração foi dada nesta quinta-feira (17) a representantes de caminhoneiros, embarcadores e transportadores envolvidos na logística do transporte de cargas. “Teremos tudo no celular, e todo o processo ficará mais rápido e dinâmico”, reforçou.

Durante reunião on-line, o ministro explicou o DT-e a cerca de 130 lideranças de todo o país que atuam no setor e participaram do debate promovido pelo deputado federal Jerônimo Goergen (PP-RS), relator da Medida Provisória 1.501/2021. O texto institui o DT-e e tramita na Câmara dos Deputados. O encontro on-line ocorreu no âmbito do projeto Diálogos pelo Brasil, de iniciativa do parlamentar, que pretende fechar o relatório da proposta ainda neste mês.

DIGNIDADE – O ministro atualizou o segmento sobre o DT-e, plataforma tecnológica desenvolvida pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra) para simplificar, reduzir a burocracia e digitalizar a emissão de documentos obrigatórios. A expectativa é que a iniciativa, parte do projeto Gigantes do Asfalto, resulte em redução dos custos do transporte no país, em todos os modais – a começar pelo rodoviário.

Segundo antecipou Tarcísio de Freitas, as especificidades das diferentes cadeias produtivas e cargas – como fracionada, industrializada e de safra – deverão ser incorporadas, a partir de emendas, à MP. “Estabelecemos um ambiente de muita colaboração e diálogo, com apoio integral do relator da medida provisória, do setor produtivo, embarcadores, transportadores e caminhoneiros, que terão mais dignidade. Estão todos imersos em prol do DT-e. Estamos indo na direção certa para tornar o transporte mais efetivo, ágil e barato”, concluiu Tarcísio.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 18/06/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

VAMOS CRIAR UM INFERNO EXISTENCIAL, DIZ BARROSO SOBRE VOTO IMPRESSO

Por Reportagem de Ricardo Brito



Ministro Roberto Barroso, do STF

BRASÍLIA (Reuters) – O presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), Luís Roberto Barroso, afirmou nesta sexta-feira que será criado um “inferno existencial” se entrar em vigor a impressão do voto para urnas eletrônicas e que a iniciativa poderá levar a uma “imensa judicialização” das eleições.

“Nós vamos criar um inferno existencial que é um mundo que nós vivíamos antes da urna eletrônica, que são aquelas mesas apuradoras, todo mundo

manuseando voto, aí aparece voto, some voto, aparece urna e some urna. Foi disso que nós nos livramos e a isso que nós corremos o risco de retornar”, disse ele, em entrevista à Rádio Eldorado.

A medida tem sido defendida constantemente pelo presidente Jair Bolsonaro e é objeto de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) em debate na Câmara dos Deputados.

Na quinta-feira, em sua live semanal, Bolsonaro chegou a falar que o Brasil pode ter uma convulsão social se não houver a aprovação do voto impresso para as urnas eletrônicas para as eleições do próximo ano.

Barroso, por sua vez, argumentou nesta sexta que o atual modelo de votos –em que não há impressão da cédula de votação– acabou com as fraudes no país. Ele alertou que a adoção do voto impresso poderá ter problemas como a recontagem de milhões de votos, o armazenamento das cédulas e a judicialização em caso de o derrotado discordar do resultado.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 18/06/2021

MOMENTO AINDA FAVORECE PRODUTOR EM COMPRAS DE FERTILIZANTES NO BRASIL, DIZ MOSAIC

(Por Gabriel Araujo)



Aplicação de fertilizante em lavouras de cana-de-açúcar em Piracicaba (SP)

SÃO PAULO (Reuters) – O poder de compra de fertilizantes por agricultores do Brasil em maio foi menos favorável do que o registrado em igual período do ano anterior, mas ainda assim mostrou vantagem em relação a um cenário que tem como base a média da safra de 2017, informou nesta sexta-feira a Mosaic Fertilizantes, que ainda vê um cenário favorável aos agricultores no

mercado.

O levantamento da companhia, grande produtora global de fosfatados e potássio combinados, visa retratar os valores dos fertilizantes frente ao mercado agrícola, comparando-os a um índice de preços de commodities que leva em conta os cultivos de soja, milho, açúcar, etanol e algodão.

Segundo o Índice de Poder de Compra de Fertilizantes (IPCF), que passará a ser divulgado mensalmente pela empresa, a relação entre os preços das commodities e os de fertilizantes em maio foi de 0,97 frente ao cenário-base de 2017.

Uma relação menor que 1,0, disse a Mosaic, indica que os fertilizantes estão mais acessíveis do que no mesmo período em 2017, e uma relação maior que 1,0 significa que os adubos estão menos acessíveis em comparação com o mesmo período.

Em maio de 2020, esse índice havia chegado a 0,90, mais favorável ao produtor do que neste ano, mas em igual período de 2019 e 2018 ficou, respectivamente, em 1,12 e 1,11.

Segundo a companhia, o cenário do mês passado refletiu as altas cotações internacionais e domésticas das principais commodities agrícolas, embora o índice tenha sido pressionado por um aumento dos preços dos fertilizantes em relação ao mês anterior devido a fundamentos internacionais de oferta e demanda.

“O momento para compra de fertilizantes é ainda favorável. Estamos nos aproximando do plantio da safra de verão com o desafio de abastecer a maior colheita de grãos da história”, disse em nota o vice-presidente Comercial da Mosaic, Eduardo Monteiro.

“Quanto mais cedo o produtor tomar a decisão de compra, menos risco ele terá no início do plantio”, acrescentou.

A Mosaic ressaltou que no cenário atual, em que há um quadro mais apertado no mercado de grãos –com forte demanda tanto externa quanto doméstica–, o agricultor procura mais insumos pensando no incremento de produtividade, o que faz com que os preços sejam regulados por oferta e demanda.

“É importante entender o bom momento do produtor em termos de capitalização e principalmente rentabilidade da safra, por meio desse fator será possível observar um incremento e uma maior vontade do produtor de investir em tecnologia”, afirmou Monteiro.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 18/06/2021

JUSTIÇA ACATA AÇÃO DO MPF E REDUZ VAZÃO DE BELO MONTE PARA GERAÇÃO ELÉTRICA

Por Marta Nogueira



Área do rio Xingu inundada para construção da usina de Belo Monte

RIO DE JANEIRO (Reuters) – A Justiça Federal atendeu a um pedido do Ministério Público Federal que levará à redução da vazão da hidrelétrica Belo Monte, no Pará, para a geração de energia, em um momento em que o governo tem lançado mão de diversas medidas para garantir o abastecimento de eletricidade do país, diante de uma grave crise hídrica nos reservatórios do Sudeste.

Na decisão, ainda em primeira instância, a Justiça acatou pedidos em uma ação civil pública movida pelo MPF, cancelando um acordo fechado entre a Norte Energia, concessionária da hidrelétrica de Belo Monte, e o órgão ambiental federal Ibama em fevereiro.

O acordo entre as partes garantia o desvio de 80% das águas do rio Xingu para as turbinas da usina, segundo o MPF.

“Com a decisão, a hidrelétrica fica obrigada a aplicar um hidrograma provisório, liberando água suficiente para a manutenção da vida na região da Volta Grande do Xingu até que apresente estudos técnicos suficientes sobre os impactos do desvio do rio”, disse o MPF em nota.

Segundo o MPF, a decisão “considera que, ao assinar o termo de compromisso, o hoje afastado presidente do Ibama, Eduardo Bim, deixou de considerar pareceres de sua própria equipe técnica – que atestavam a inviabilidade do desvio das águas do Xingu– e desrespeitou o princípio da precaução ambiental, que baliza o licenciamento ambiental no Brasil”.

Procurada, a Norte Energia e o Ibama não responderam imediatamente a pedidos de comentários.

A decisão ocorre em um cenário em que o governo federal vem atuando para garantir o abastecimento de energia, após o Brasil ter registrado a pior estação chuvosa para as hidrelétricas em mais de 90 anos. A fonte hídrica é a principal geradora do país.

Em contrapartida, o revés para a Norte Energia ocorre em um momento em que Belo Monte, considerada uma usina a “fio d’água” –que gera à plena carga na época da cheia– entra em um período de menor produção elétrica, devido a menos chuvas na região Norte do país.

“A decisão judicial tem pequeno impacto imediato sobre a produção de energia da usina de Belo Monte porque, a partir de junho, o Xingu está em regime de seca e a geração de energia é mínima até o próximo período de cheia”, disse o MPF.

Na véspera, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, negou que o governo trabalhe com uma hipótese de racionamento, mas pediu aos consumidores que economizem energia. Ele também ressaltou que o baixo reservatório hídrico levou ao acionamento de usinas de outras fontes mais caras, o que terá impacto nas contas de luz.

A hidrelétrica de Belo Monte, que recebeu investimentos de mais de 30 bilhões de reais, possui 11,2 mil megawatts em capacidade e é uma das maiores do mundo.

A Norte Energia, responsável pelo empreendimento, tem como principais sócios empresas da estatal Eletrobras e elétricas como Neoenergia, Cemig, Light, além da Vale e de fundos de pensão.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 18/06/2021



MONEYTIMES

ELETROBRAS DISPARA 6% APÓS SINAL VERDE DO SENADO PARA CAPITALIZAÇÃO

Por Renan Dantas

As ações da Eletrobras (ELET3; ELET6) fecharam em forte alta na sessão desta sexta-feira (18) após o Senado, por 42 votos favoráveis e 37 contrários, aprovar a capitalização da estatal.

Com isso, as ações ordinárias da elétrica subiam 5,98%, a R\$ 46,22.

Como o relatório modificou a proposta encaminhada pelos deputados, a MP deve retornar à Câmara para uma segunda análise, o que deve acontecer na próxima segunda-feira, conforme previsão do presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL).

Pelo texto aprovado no Senado, a desestatização será executada na modalidade do aumento do capital social, por meio da subscrição pública de ações ordinárias com renúncia do direito pela União, que detém 61% na empresa e terá sua fatia diluída

A oferta de ações da Eletrobras deve levantar ao menos R\$ 25 bilhões, de acordo com expectativa já divulgada por integrantes do governo, para que a empresa pague esse montante ao Tesouro em outorgas pela renovação de contratos de hidrelétricas.



Ele explica que os benefícios da privatização superam os desafios trazidos por alguns “jabutis” da MP e que os preços atuais das ações parecem atraentes. (Imagem: REUTERS/Pilar Olivares)

Vale a pena comprar, mesmo com jabutis?

Os analistas do Banco Safra elevaram a recomendação para as ações da Eletrobras para compra após avaliarem uma chance de 100% para a privatização da estatal.

“Acreditamos que a Câmara dos Deputados deve aprovar o projeto dentro do prazo da MP e também avaliamos que a privatização deve ser implementada com sucesso em 2022”, explica Daniel Travitzky em um relatório enviado a clientes nesta sexta-feira (18) e obtido pelo Money Times.

Ele explica que os benefícios da privatização superam os desafios trazidos por alguns “jabutis” da MP e que os preços atuais das ações parecem atraentes.

“O principal risco para nossa tese é o tempo para a conclusão da privatização. O cronograma esperado é o primeiro trimestre de 2022, mas a eleição do próximo ano pode atrasar o processo, trazendo volatilidade”, aponta Travitzky.

R\$ 17 no preço da ação

Já o Bank of America estima que a privatização da Eletrobras pode adicionar até R\$ 17 ao preço-alvo R\$ 47 para as ações ordinárias.

Segundo um relatório enviado a clientes nesta sexta-feira (18) e obtido pelo Money Times, apesar de alguns termos indesejáveis na lei, como obrigações de expansão de capacidade, privatização também é vista como muito positiva para o setor.

Os analistas Arthur Pereira, Murilo Freiberger e Gustavo Faria citam uma melhor dinâmica de preços de energia (especialmente no mercado regulado) e uma menor percepção de risco sobre o setor.

Fonte: MoneyTimes

Data: 18/06/2021

AINDA DÁ PARA LUCRAR COM O MINÉRIO DE FERRO?

Por Renan Dantas

O preço do minério de ferro tocou em máximas neste ano após uma combinação de baixa oferta com alta demanda provocada pela retomada das principais economias do mundo.

Mas com essa alta toda, ainda dá tempo de aproveitar esse boom?

Para o analista da Empiricus e colunista do Money Times, Matheus Spiess, o ciclo do minério não acabou.

China e Estados Unidos, só para ficar nas duas maiores economias do mundo, preparam um pacote trilionário de estímulos, incluindo um programa de incentivo de infraestrutura nos EUA, o que, conseqüentemente, demandará matérias primas.

Segundo Spiess, quando falamos em empresas de commodities, o que importa são os custos.

“Como o preço é negociado internacionalmente, o valor está dado. Quanto mais eficiente, mais a empresa gerará caixa, o que significa mais dividendos”, argumenta.

Para ele, esse é o caso da Vale (VALE3), que está descontada em relação aos seus pares internacionais e tem tudo para ser uma ação que irá capturar esse movimento.

Fonte: MoneyTimes

Data: 18/06/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

RAIO-X DAS EÓLICAS OFFSHORE EM LICENCIAMENTO NO BRASIL

Por Nayara Machado 17 de junho de 2021 Em Diálogos da Transição, Eólica newsletter

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

Com 42 gigawatts de potência, os parques eólicos offshore em licenciamento no Brasil ultrapassam a capacidade instalada nos parques em terra — que alcançou 18 GW no início deste ano — e dão o tom do potencial desse novo setor no país.

A alternativa para geração de energia renovável de larga escala está no radar de multinacionais como Equinor, Neoenergia e, agora, EDP e Engie.

No ano passado, a Equinor iniciou o licenciamento no Ibama dos parques eólicos offshore Aracatu I e Aracatu II. O plano é instalar o primeiro parque eólico no litoral do Rio de Janeiro e o segundo, entre os estados do Rio e do Espírito Santo.

De acordo com o projeto, os parques serão instalados a cerca de 20 km da costa, em profundidades entre 15 e 35 metros. Serão ao todo 320 aerogeradores, 160 por parque eólico, cada um com capacidade nominal de 12 MW.

Cada parque terá uma subestação offshore de conversão e escoamento da energia para a costa. Em terra, outra subestação faz a conexão com a rede interligada de transmissão.

Também em 2020, a Neoenergia iniciou o licenciamento de três projetos para a construção de eólicas offshore no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Ceará. Juntos, somam 9 GW de capacidade instalada em 600 aerogeradores.

O mais recente reforço de peso na prospecção do mercado eólico offshore brasileiro é Ocean Winds (OW Offshore), joint venture 50%-50% lançada em 2020 por EDP Renováveis e ENGIE, com sede na Espanha.

A empresa está licenciando cinco parques com 15 GW de capacidade, a maioria de grande porte. Projetos no Rio Grande do Sul (700 MW e 6,5 GW); Rio de Janeiro (5 GW); Rio Grande do Norte (2 GW); e Piauí (999 MW).



Ao todo, os 42 GW em desenvolvimento estão distribuídos por 20 projetos em sete estados. Saiba quais são:

Bahia

O projeto Nova Energia, da Sowitec, é o menor em quantidade de turbinas e potência, entre os 20 em licenciamento pelo Brasil.

Prevê apenas uma turbina com capacidade de 3,4 megawatts.

Ceará

São quatro: Caucaia (Bi Energia), Asa Branca (Asa Branca), Jangada (Força Eólica do Brasil) e Camocim (Camocim Eireli).

O maior é o Jangada, tanto em potência quanto em quantidade de turbinas. Serão 200 torres com potência de 15 MW cada, somando 3 GW.

Espírito Santo

O parque da Votu Winds prevê 1.440 MW de potência, a partir da instalação de 144 torres com potência de 10 MW cada.

Piauí

Dois parques. O Vento Tupi, da Ventos do Atlântico, está licenciando a instalação de 74 aerogeradores a 14 quilômetros da costa, para geração de 999 MW de potência.

Já o Palmas do Mar, da Bosford Participações, terá 93 turbinas gerando 1.395 MW no total.

Rio de Janeiro

O estado concentra quatro dos seis maiores projetos offshore em desenvolvimento.

O projeto da Ventos do Atlântico no Rio é o segundo maior do país, com 371 aerogeradores e pouco mais de 5 GW de potência.

Em seguida vem o parque Aracatu, da Equinor, com 3,8 GW de capacidade e 320 turbinas.

Rio Grande do Norte

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

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

Rio Grande do Sul

Com 6,5 GW de potência, o parque Ventos do Sul, da Ventos do Atlântico, é o maior do estado e do país.

O empreendimento terá 482 turbinas dispostas a 21 quilômetros da costa.

Outros três parques estão previstos no estado: Águas Claras (Força Eólica do Brasil), com 3 GW; Ventos Litorâneos (Bosford Participações) 1,2 GW; e Tramandaí Offshore (Ventos do Atlântico), 702 MW.

*Com informações do Ibama

Regulamentação



Os projetos se dividem em dois perfis: os que tentam avançar com a regulação atual e outros de grande escala que aguardam uma definição sobre qual será a política brasileira para as eólicas offshore.

A regulação do setor começou a ganhar mais relevância no planejamento energético no ano passado, com a publicação do Roadmap Eólica Offshore (.pdf), da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

No documento, além do potencial, são apontadas soluções regulatórias para resolver a concessão de direito de exploração das áreas marítimas.

Além da licença ambiental, há uma discussão entre diversos órgãos do governo e no Congresso Nacional sobre os direitos de exploração das áreas offshore.

Recentemente, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, garantiu a publicação de um marco regulatório até o fim do ano, mas não está definido se o governo vai propor um projeto de lei ou tratar o assunto exclusivamente pelo CNPE.

Há também um projeto de lei, proposto pelo senador Jean-Paul Prates (PT/RN), que tenta criar um marco regulatório para a instalação de eólicas offshore no Brasil, inspirado no modelo de exploração por blocos do setor de petróleo.

Nele, o governo promove concorrências pelos blocos, um prisma imaginário em que as empresas contratam o direito de explorar e produzir.

Mais: Eólica alcança recorde em 2020, mas mundo ainda precisa dobrar capacidade para atingir metas climáticas

<https://epbr.com.br/eolica-alcanca-recorde-em-2020-mas-mundo-ainda-precisa-dobrar-capacidade-para-atingir-metas-climaticas/>

Sobreposição de projetos

Uma das questões é a sobreposição de projetos, que já se mostra um problema.

No Rio Grande do Norte e no Espírito Santo há parques em licenciamento que preveem a exploração do mesmo polígono.

No Rio Grande do Norte, a potencial disputa é entre Força Eólica do Brasil (Neoenergia), Ventos do Atlântico (OW Offshore) e Bosford Participações.

Curtas

MP da Eletrobras 1. Em uma nova mudança do projeto de privatização da Eletrobras, o relator Marcos Rogério (DEM/RO) resolveu abrir a possibilidade de contratações de térmicas na região Sudeste, o que pode beneficiar o estado do Rio de Janeiro, maior produtor de gás natural do país. epbr

MP da Eletrobras 2. Na tentativa de conseguir votos suficientes para aprovar a medida provisória da privatização da Eletrobras, o governo aceitou uma emenda que atropela o Ibama e a Funai no licenciamento para a construção da linha de transmissão de energia Manaus-Boa Vista. Broadcast

O Mapa e o BNDES anunciaram nesta quarta (16) parceria para estruturação de oito projetos de concessão de florestas nacionais, cinco delas na Amazônia. Anúncio aconteceu no mesmo dia em que o Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia mostrou que o desmatamento na região bateu recorde pelo terceiro mês consecutivo. epbr

O índice de desmatamento do mês de maio registrou aumento de 312% em relação ao mesmo período do ano passado, de acordo com ferramenta do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe)...

...As florestas protegidas, que são fiscalizadas pelo ICMBio, registraram 11.296 hectares de desmatamento, número bem superior ao registrado em maio de 2020, quando 2.741 hectares de florestas foram perdidos. Correio Braziliense

A Agência de Proteção Ambiental dos EUA estuda metas mais modestas para o programa Padrão de Combustível Renovável. O governo do presidente americano Joe Biden está definindo metas para biocombustíveis que provavelmente ficarão inalteradas ou mesmo menores, no esforço de equilibrar os interesses dos operários das refinarias e avançar a agenda de energia limpa. Bloomberg

Projeto de Lei do deputado Geninho Zúliani (DEM/SP) prevê tratamento tributário especial para o etanol hidratado enquanto durar a pandemia de covid-19. O texto em análise na Câmara zera as alíquotas de tributos (PIS, Cofins e IPI) incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno. Agência Câmara

O cientista que liderou a maior expedição da história ao Polo Norte alertou esta semana que o mundo pode já ter chegado ao ponto em que o aquecimento global se tornará irreversível. A missão retornou à Alemanha em outubro do ano passado, com evidências de que o oceano Ártico poderá ter verões sem gelo em poucas décadas. Deutsche Welle

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 18/06/2021*

SENADO ELEVA PARA 8 GW A CONTRATAÇÃO DE TÉRMICAS A GÁS NA MP DA ELETROBRAS

Por epbr - 18 de junho de 2021 - Em Comece seu Dia, Mercado de gás, Newsletter, Setor elétrico

Contato da redação epbr@epbr.com.br

em jogo

As alterações feitas no Senado Federal para garantir a aprovação da Medida Provisória 1031/21, da privatização da Eletrobras, incluíram a ampliação do compromisso de contratação de térmicas a gás natural, de 6 GW para 8 GW de potência.

— Os 2 GW adicionais foram incluídos para contemplar a região Sudeste, produtora de gás natural, mas que ficou de fora no texto aprovado na Câmara. A medida indicava apenas a construção de novas térmicas no Norte e Centro-Oeste (5 GW) e Nordeste (1 GW), com expansão da rede de gasodutos.

— O primeiro leilão que poderá contratar essas novas térmicas está previsto para dezembro.

—O governo conseguiu retirar a previsão expressa de que a contratação dessas usinas seria uma condição para a privatização, o que colocava em risco o processo.

— O texto volta à Câmara e deve ser votado na próxima segunda (21/6), segundo Arthur Lira (PP/AL), presidente da casa. O governo dá como certa a aprovação da MP, que perde a validade na terça (22).

— Os principais pontos aprovados na Câmara com mais de 300 votos foram mantidos ou ampliados. Veja como ficou.

O placar foi apertado, de 42 a 37 votos. Os partidos de oposição sinalizam que vão questionar a constitucionalidade da medida, pela inclusão de diversos pontos que não dizem respeito à capitalização da estatal.

— Um dos alvos é o fato de que toda a previsão de contratação das térmicas, inclusive o cronograma de entrada em operação entre 2026 e 2030, de pequenas centrais hidrelétricas e a extensão do Proinfra fazem parte do mesmo artigo da MP que autoriza a privatização.

— Isto é, se o governo quisesse, não poderia fazer nenhum veto parcial, o que, na visão de senadores, é suficiente para derrubar toda a MP na Justiça. Ocorre que o governo não quer: toda a negociação que levou à aprovação da medida contou com apoio do Executivo.

Linhão de Tucuruí. Uma emenda incluída de última hora determina que “concluído o Plano Básico Ambiental-Componente Indígena (PBA-CI), traduzido na língua originária e apresentado aos indígenas, fica a União autorizada a iniciar as obras do Linhão de Tucuruí”.

— Da forma como está, a MP passa por cima do licenciamento ambiental da linha de transmissão Manaus-Boa Vista, projetada para interligar Roraima ao Sistema Interligado Nacional (SIN). Proposta de Mecias de Jesus, líder do Republicanos de Roraima.

— A obra nem sequer é da União, mas do consórcio Transnorte, formado por Eletronorte e Alupar, que discute na Aneel a financiabilidade da concessão. Relembre: Funai aciona PF no licenciamento do Linhão Manaus-Boa Vista

Chamadas públicas de gás. Distribuidoras iniciam negociações para contratar supridores do energético para 2022. No Ceará, Petrobras, Shell, Compass (grupo Cosan) e Potiguar E&P foram pré-qualificadas pela Cegás. Faz parte da chamada coordenada pelas distribuidoras do Nordeste.

— Em São Paulo, a concorrência da GasBrasiliano está entre os produtores Shell e Petrobras, e os comercializadores Trafigura, EBrasil LNG, New Fortress Energy e Gas Bridge. Os supridores ofertaram tanto gás importado da Bolívia e por terminais de gás natural liquefeito (GNL) como da produção do pré-sal. epbr

Gasbol. A YPFB Transporte S.A aumentou sua participação acionária na TBG, transportadora do gasoduto Bolívia-Brasil, de 12% para 19,88%. O investimento é de US\$ 37,288 milhões, segundo comunicado da empresa.

— “Isso é importante porque a partir de agora as decisões dos acionistas majoritários precisarão levar em consideração a posição da YPFB”, afirmou o presidente-executivo da empresa, Wilson Zelaya, no anúncio.

— O acordo foi fechado com a Fluxys, empresa belga que entrou na TBG este ano por meio da aquisição de participações diretas e indiretas da EIG Global Energy Partners e da Total Gas & Power Brazil.

Brent. Os preços do petróleo tiveram sua primeira queda significativa no mês, com os ajustes das expectativas de demanda futura nos EUA, após o banco central americano, Fed, indicar que busca saída para redução de estímulos econômicos.

— O WTI dos EUA recuou 1,5%, para US\$ 71,04 por barril – a maior redução em um dia desde 20 de maio. O Brent desvalorizou 1,8%, para US\$ 73,08 por barril, também a maior queda em quase um mês. Investing.com

Golfo do México. Ao menos duas empresas, Chevron e Occidental Petroleum, precisaram iniciar desembarques no Golfo do México diante do risco de uma tempestade tropical se formar neste fim de semana. Reuters (inglês)

— Junho marca o início da temporada de furacões no Oceano Atlântico, que pode ter impacto nos embarques de combustíveis dos EUA.

Petrobras segue com venda da BR. A Petrobras protocolou na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) o pedido de registro de oferta pública secundária (follow on) dos 37,5% de ações ordinárias que ainda detém da BR Distribuidora.

— O valor indicativo por ação, de acordo com o prospecto divulgado pela petroleira, é de R\$ 26,42. Mantido este valor, a venda das 436.875.000 ações da BR detidas pela Petrobras renderia R\$ 11,44 bilhões à petroleira, já descontadas as comissões.

— O período de reserva de ações termina em 29 de junho, com precificação no dia seguinte.

Diretoria da ANP. O superintendente de Segurança Operacional e Meio Ambiente, Raphael Moura Neves, retorna ao posto de diretor substituto em 20 de junho, para ocupar a vaga de Marcelo Castilho, também substituto.

— O rodízio é necessário pois o Senado Federal ainda não conseguiu votar a nomeação de Tabita Loureiro, indicada no ano passado para o posto de diretora e já sabatinada na Comissão de Infraestrutura.

— O motivo é a covid-19: o Senado precisa realizar uma sessão presencial, em função da garantia de sigilo da votação.

Disputa na Bolívia. O Tribunal Agroambiental da cidade de Sucre, na Bolívia, anulou a sentença de primeira instância que obrigava a Petrobras Bolívia (PEB) a pagar US\$ 61 milhões, além de juros e custas, de indenização por uso de propriedade onde estão as instalações do campo de San Alberto.

— A decisão do tribunal, segundo a petroleira, indicou evidências de violação a direitos fundamentais e garantias constitucionais da PEB na sentença de primeira instância, e anulou todos os atos, “destacando a ausência de demonstração de propriedade da área por parte da autora da ação”.

— A petroleira havia comunicado a condenação inicial em 28 de maio. À época, as contas da PEB foram bloqueadas pela Justiça boliviana em meio ao embate legal com uma família a respeito da propriedade de parte da área onde está situado o campo de San Alberto.

— A PEB opera o ativo com 35% de participação, em parceria com YPF e Total E&P. Reuters

ROG 2022. Desafio de inovação da Rio Oil & Gas 2022, o Energy Pitch, selecionou 47 propostas, que podem ser votadas pelos inscritos no evento. O Energy Pitch é uma nova rodada de negócios em que fornecedores precisam vender suas ideias em vídeos de até 3 minutos para empresas do setor de petróleo e gás. Disputa vai até 30 de julho.

— “Recebemos mais de 200 vídeos e estes foram escolhidos por um Comitê – composto por empresas do setor – por estarem em convergência com a atual demanda da indústria por otimização, celeridade operacional e assertividade para os negócios”, comenta Cristina Pinho, diretora Executiva Corporativa do IBP e Co-Chair da Rio Oil & Gas 2022.

Lei do Gás. Marina Cyrino (FGV Direito) e Felipe Boechem (Lefosse Advogados) participam de uma live na próxima semana sobre as novas regras de compartilhamento de infraestrutura no setor de gás natural, introduzidas pela nova Lei do Gás.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/06/2021

CLARO INAUGURA MAIOR USINA DE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA A BIOGÁS DO BRASIL

Expectativa é evitar a emissão de mais de 15 mil toneladas de CO2 por ano
Por Gabriel Chiappini - 18 de junho de 2021 - Em Estratégia ESG, Transição energética

A Claro inaugurou nesta quinta (17) a maior usina de geração distribuída (GD) a biogás do Brasil, com capacidade de geração de 4,65 megawatts médios (MWm). A energia gerada irá abastecer quase três mil unidades da empresa, entre torres de telefonia, datacenters e outras estruturas operacionais.

Expectativa da empresa é que usina evite a emissão de mais de 15 mil toneladas de gás carbônico em um período de um ano.

Operada pela RZK Energia, a planta utiliza biogás obtido por meio do gás metano (CH₄) e do dióxido de carbono (CO₂) liberados pelo lixo do aterro sanitário do município de Nova Iguaçu, no Rio de Janeiro, onde está instalada.

Segundo Hamilton Ricardo Pereira da Silva, diretor de infraestrutura da Claro, a empresa tem compromisso de reduzir a emissão de poluentes na atmosfera e, com isso, colaborar com o controle das mudanças climáticas.

A iniciativa integra o programa “A Energia da Claro”, lançado em 2017, que prevê o uso de fontes renováveis em todas as operações e instalações da empresa.

Em 2020, o programa alcançou a marca de 40% de geração própria de energia nas unidades de baixa tensão, além da aquisição de 100% de energia renovável no mercado livre.

Objetivo da companhia de telecomunicações é se tornar “praticamente autossuficiente em energia de fonte limpa”, diz o executivo.

Para o diretor da RZK, Luiz Serrano, esse modelo de negócio é uma tendência, tanto pelo ganho econômico, como pelo lado sustentável.

“É um mercado com franco potencial de desenvolvimento e expansão no Brasil, com vantagens sob todas as perspectivas”, afirma.

“São muitas as fontes alternativas de energia limpa que proporcionam uma melhor utilização dos recursos naturais, como é o caso da transformação do biogás em energia elétrica, ao mesmo tempo em que há ganhos visíveis em eficiência energética e em redução de custo para quem investe no formato de geração distribuída”, observa Serrano.

Em expansão, biogás tem potencial para substituir 70% do consumo de diesel. O setor de biogás brasileiro apresentou crescimento de 27% em 2020, e escapou da crise que afetou diversos setores da economia por conta da pandemia de covid-19. Ao todo, 69 novas usinas passaram a operar no ano passado.

De acordo com Gabriel Kropsch, vice-presidente da ABiogás (Associação Brasileira do Biogás), o gás renovável é uma realidade não só em termos técnicos, mas também em relevância.

“Estamos falando de um potencial de substituição de até 70% de todo o consumo de óleo diesel do Brasil. O biogás gera ainda uma economia entre 20% e 30%, quase R\$ 1 por litro equivalente de diesel”, afirma.

Além da produção de energia, o biogás também pode ser usado como combustível em frotas de ônibus e caminhões — ao ser convertido em biometano.

Por ser produzido a partir de resíduos agroindustriais ou urbanos (lixo residencial e até esgoto) e próximo aos centros de consumo, o combustível permite uma economia também na cadeia logística de distribuição.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/06/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PARA EVITAR RACIONAMENTO, INDÚSTRIA PROPÕE REDUZIR AO MENOS 5% DO CONSUMO DE ENERGIA NOS HORÁRIOS DE PICO

Empresas seriam remuneradas por gastar menos eletricidade

Por *Manoel Ventura*



A usina Hidrelétrica de Marimbondo esta operando abaixo da capacidade por causa do período da estiagem. Situação é retrato da crise hídrica Foto: Ferdinando Ramos / Agência O Globo

BRASÍLIA — Parte da indústria apresentou ao Ministério de Minas e Energia (MME) uma proposta para reduzir o consumo de energia elétrica em pelo menos 5% nos horários de pico, como forma de evitar um racionamento de energia ou apagões causados por geração de energia menor que a demanda. A indústria será remunerada pela redução do consumo, que deve vigorar entre julho de

2021 e abril de 2022.

O MME está analisando a proposta, que também passará pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). O programa tem como objetivo garantir a redução da demanda no Sistema Interligado Nacional (SIN) durante o período conhecido pelos recordes de demanda, em dias úteis entre 12h e 18h.

A indústria propôs, no primeiro mês do programa, receber R\$ 1.557 por megawatt/hora (MWh) pela redução da demanda. O número é resultado do preço do mercado de curto prazo de energia horário máximo vigente (R\$ 1.197,87) com um prêmio de 30%. O valor poderá ser recalibrado mensalmente, após avaliação do balanço entre oferta e demanda por parte do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico.

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

A indústria afirma que o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) poderá definir diferentes valores de referência para cada um dos quatro subsistemas — Sudeste/Centro-Oeste, Norte, Nordeste e Sul.

A indústria afirma que o custo de déficit de energia hoje é de R\$ 6.524/MWh. Portanto, nessa análise, haveria um benefício para o sistema.

Com a redução voluntária do consumo, o sistema poderia não recorrer à térmicas mais caras ou afastar o risco de apagão por falta de oferta de energia.

Considerando que o programa tem como objetivo a redução temporária da demanda para garantir a estabilidade elétrica do SIN, o custo mensal do programa deverá ser rateado entre todos os consumidores do país.

A indústria propõe que receba a remuneração apenas reduções de consumo superior a 5% nos dias úteis entre 12h e 18h, em comparação com a linha de base, sendo que o consumidor será remunerado automaticamente pelo montante de redução que exceder o limite mínimo de 5%.

A base de comparação será a média do consumo no horário de pico em maio e junho.

Por exemplo. Caso uma empresa consiga reduzir o consumo de 100 MW para 60 MW no horário de pico, ele seria remunerado por 35 MW.

Caso o consumidor não entregue pelo menos 80% do montante de demanda (em MWh) que se comprometeu, em qualquer dia da semana operativa, não fará jus a qualquer remuneração e ficará excluído automaticamente do programa por 7 dias.
transmissão

A intenção da indústria é que a adesão ao programa seja automática, sem necessidade de novos contratos, para todos consumidores que são agentes da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) com medição individual.

Pela proposta da indústria, na quinta-feira, antes do início da semana operativa seguinte, o consumidor que deseja participar do programa deverá informar a CCEE o montante de demanda (em megawatts/hora) que irá se comprometer a reduzir para cada um dos dias seguintes.

Há ainda uma proposta adicional. Nesse caso, o operador determinaria a parada de consumo de energia por uma, duas ou três horas (com aviso no dia anterior). Seria no máximo 10 interrupções por mês, com limite de 40 horas mensais.

Para isso, a empresa receberia R\$ 700/kW/ano mais uma receita variável equivalente ao PLD máximo (R\$ 584/MWh).

Procurado, o MME informou que, em razão do cenário conjuntural de hidrologia desfavorável, vem empreendendo esforços para aumentar a oferta e racionalizar o consumo de energia elétrica.

"Dentre as alternativas em estudo, estão medidas que buscam fomentar ações voluntárias de resposta da demanda. O MME tem realizado reuniões com associações e outros entes do setor elétrico para discutir melhor a proposta", diz a pasta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2021

PETROBRAS INICIA VENDA DE FATIA NA BR E MARCA SUA SAÍDA DO SETOR DE POSTOS DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL

Oferta de ações foi protocolada na CVM e deve movimentar R\$ 11,5 bilhões. Estatal quer se desfazer de ativos para reduzir dívida e focar no pré-sal

Por Danielle Nogueira e Carolina Nalin



Petrobras vai vender seus postos de gasolina, mas bandeira BR será mantida Foto: Gabriela Fittipaldi / Agência Globo

RIO - A Petrobras deu o primeiro passo para se desfazer da fatia que ainda tem na BR Distribuidora e sair de vez do setor de distribuição de combustíveis no Brasil. A empresa protocolou junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) o pedido de oferta pública secundária (follow on) para venda de sua participação de 37,5% na empresa, que é líder no segmento no país.

Em comunicado ao mercado, a empresa afirma que poderá levantar R\$ 11,5 bilhões com a venda de 436,9 milhões de ações. Esse valor tem como referência a cotação dos papéis da última quarta-feira (R\$ 26,42).

O preço final, no entanto, só será definido após a conclusão do procedimento de coleta de intenções de investimento a ser realizado com investidores institucionais, que detêm grandes lotes de ações, o que deve ocorrer no dia 30 de junho.

Perfil da BR

Empresa é líder no segmento de distribuição de combustíveis no Brasil

Criação: **1971**

Número de postos: **7.817 com bandeira BR**

Número de clientes: **18,5 mil de grandes consumidores**

Número de funcionários: **quase 3.400 empregados**

Lucro líquido: R\$ 492 milhões no 1º trimestre de 2021, **alta de 110% sobre igual período de 2020**

Composição acionária:



Negócios:



Tem participações em empresas ligadas a serviços marítimos offshore, industrialização de fluidos, logística, e outras soluções em petróleo e gás.



Tem joint-venture com as Lojas Americanas, criada em fevereiro deste ano, para a integração das lojas de conveniência BR Mania e Local

No Ibovespa, as ações subiram. As ordinárias da Petrobras (PETR3) avançaram 0,28% e as preferenciais (PETR4), 0,68%.

A ação da BR Distribuidora (BRDT3) teve alta de 0,44%.

Ainda assim, na avaliação de Luis Sales, estrategista-chefe da Guide Investimentos, o momento da operação é acertado. Para ele, o mercado espera a saída da Petrobras da BR para o papel “voltar a andar”:

— Com esse volume grande de ações voltando ao mercado, é difícil vender na máxima, porque acaba pressionando o preço e não gerando demanda também.

Postos manterão bandeira BR

A venda das ações da BR começará no dia 2 de julho e, segundo a Petrobras, a operação deverá ser concluída até o dia 5 do mês que vem.

Mesmo com a venda, a bandeira BR será mantida nos postos de gasolina. De acordo com a estatal, o contrato de licenciamento da marca é independente do negócio. A petrolífera continuará produzindo combustíveis por meio de suas refinarias e vendendo para as distribuidoras, inclusive a BR.

No exterior, a companhia também está em processo de se desfazer de suas redes de postos de gasolina. Hoje, ainda tem unidades na Colômbia, por meio da subsidiária Petrobras Colombia Combustibles (Pecoco).

A Petrobras vem de desfazendo de vários ativos com objetivo de reduzir sua dívida e focar investimentos na exploração do pré-sal.

A BR já foi alvo de duas operações em Bolsa. Na primeira, em 2018, a Petrobras levantou R\$ 5 bilhões com a venda de 28,75% do capital da subsidiária. Na segunda, em 2019, foram vendidas 33,75% das ações, por pouco mais de R\$ 9 bilhões.

Melhora da governança da BR

Com essa última, a Petrobras deixou de ser controladora da BR. A operação foi garantida por decisão do STF (Supremo Tribunal Federal) que permitiu a venda de subsidiárias de estatais sem anuência do Congresso Nacional.

A intenção de vender a fatia de 37,5% anunciada ontem foi aprovada pelo conselho de administração da companhia em 2020, e a ideia era concluir a operação no início do ano, mas o processo foi atrasado pela conturbada troca no comando da Petrobras, com a demissão de Roberto Castello Branco.

Indicado pelo presidente Jair Bolsonaro, o general Joaquim Silva e Luna assumiu em meados de abril, após debandada no Conselho de Administração e na diretoria da estatal, e havia dúvidas entre analistas se ele tocaria o programa de venda de ativos do antecessor.

Além das ações na BR, a Petrobras pretende vender ainda sua fatia na Gaspetro, por meio da qual tem participações em distribuidoras de gás, e refinarias. A Refinaria Landulpho Alves, em Salvador, foi vendida ao fundo Mubadala por US\$ 1,6 bilhão. Outras sete estão à venda.

Para Sales, da Guide, a venda das refinarias serão a grande prova de fogo da Petrobras, por ser mais complexo. Ele avalia que a venda de ativos não estratégicos ajude a reduzir a dívida bruta e destrave a nova política de dividendos.

Com relação ao futuro da BR Distribuidora, Sales afirma que deve haver melhora na governança da companhia, com renovação no Conselho de Administração e na gestão:

— Já vemos isso acontecendo, mas isso (a venda da fatia remanescente da Petrobras) pode acelerar e ser bem positivo para a BR.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2021

PROJETO QUE MUDA FAIXA DE ISENÇÃO DO IMPOSTO DE RENDA DEVE SER APRESENTADO SEMANA QUE VEM, DIZ LIRA

Em evento da Fiesp, Arthur Lira disse que falta de acordo em relação às progressões da tabela do IR para pessoa física atrasou envio da proposta

Por Fernanda Trisotto

Arthur Lira, presidente da Câmara: projeto que muda IR para pessoas físicas será apresentado semana que vem Foto: Divulgação CNC

BRASÍLIA – O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou que o projeto que vai alterar o Imposto de Renda para pessoa física, pessoa jurídica e dividendos deve ser encaminhado para a Casa até a próxima semana. Segundo o deputado, a falta de acordo em relação às progressões da tabela do IR acabou atrasando o envio da proposta pelo Ministério da Economia.

— Eu esperava para essa semana, não veio. Isso foi postergado para a próxima quarta-feira, que é a entrega de um projeto de lei que vai tratar do Imposto de Renda pessoa física, pessoa jurídica e dividendos. Ainda precisamos de ajuste entre Casa Civil, Ministério da Economia e o presidente da República – declarou Lira durante evento organizado pela Fiesp para debater a reforma tributária.

De acordo com o presidente, uma das razões para o atraso na apresentação da proposta é que não houve um acordo em relação às progressões das tabelas do IR para pessoas físicas. A equipe econômica estudava ampliar a faixa de isenção do IRPF de R\$ 1,9 mil para até R\$ 2,5 mil, conforme adiantou o GLOBO.

Esse valor ficaria abaixo do defendido pelo presidente Jair Bolsonaro e prometido na campanha eleitoral, de R\$ 3 mil, mas era considerado o possível para não comprometer a arrecadação da União.

Questionado sobre a tributação de dividendos, Lira disse que aguarda receber a proposta do governo para discutir a questão.

— Eu estou esperando que venha, essa semana, como disse, o projeto, com relação ao imposto de renda, para discutirmos essa questão do dividendos. Quem estará isento, até que tamanho, quanto será a carga? O que é justo? O que é correto? Isso buscando, entre todas as fases, um equilíbrio ao final para que no bojo geral nós não tenhamos aumento de impostos, mas que também nós não

possamos agir irresponsavelmente para fragilizar nesse momento a arrecadação do país – declarou, ponderando sobre as dificuldades do Brasil na recuperação dos efeitos da pandemia.

Lira também destacou o andamento da reforma administrativa, cuja Comissão Especial já está instalada e com plano de trabalho apresentado. A tendência é de que o relatório seja votado na segunda quinzena de agosto.

Mais uma vez, Lira destacou que a proposta não vai afetar os direitos adquiridos dos atuais servidores, mas que será uma proposta para modernizar o funcionalismo, diminuir os custos do Estado e dar previsibilidade.

Carga tributária

Lira também foi questionado a respeito da tramitação da proposta que unifica a PIS e Cofins, tributos federais, em uma Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS). Inicialmente, a proposta do governo era de que a CBS tivesse uma alíquota única de 12% para todos os setores, mas a sugestão vem encontrando resistência, principalmente do setor de serviços.

Por isso, o governo passou a estudar uma alternativa que traria duas alíquotas: segmentos que seriam prejudicados pela mudança passariam a pagar um percentual inferior a 12%, enquanto os beneficiados estariam sujeitos a uma cobrança maior. Na média, a carga ficaria em 12% para preservar a arrecadação.

Presidente da Fiesp, Paulo Skaf, contestou a alíquota de 12%, afirmando que representaria elevação da carga. Segundo o industrial, a entidade tem estudos que apontam que a junção dos tributos federais deveria ficar entre 8% e 9%.

— Nós vamos ter esse debate franco. O governo fala em (carga para a CBS de) 12%, e ainda saiu a conversa de aumentar um pouco pra determinados setores, diminuir um pouco para determinados setores, para que no final a média chegue ali no (percentual) que ele se dispõe. Se nós tivermos outros números que justifiquem trazer a lei de tão pouco para baixo, sem abrir mão da arrecadação, não tenha dúvida que é a satisfação de qualquer parlamentar fazer uma votação como essa – respondeu Lira.

IR: PROCESSADA, EM ANÁLISE, NA FILA. ENTENDA O STATUS DA DECLARAÇÃO - 1 de 9

Como saber o status da declaração

Após a entrega da declaração de IR, ela pode se encontrar em diferentes estágios de análise. Basta pesquisar no site da Receita para saber qual é a sua situação. Em processamento, processada, com pendências. Estas são algumas das mensagens que aparecem no extrato do IR que pode ser acessado pelo contribuinte via internet.

Em processamento

Indica que a declaração foi recebida, mas o processamento ainda não foi concluído.

Em fila de restituição

Indica que o documento foi processado e que o contribuinte tem direito a restituição, mas o valor ainda não foi disponibilizado na rede bancária. Para recebimento da restituição, o contribuinte não pode ter pendências de débitos na Receita Federal ou na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

Processada

Indica que a declaração foi recebida e teve seu processamento concluído. Isso, no entanto, não significa que o resultado tenha sido homologado, podendo ser revisto num período de até cinco anos.

Com pendências



Indica que durante o processamento da declaração foram encontradas pendências em relação a algumas informações e que o contribuinte deve regularizá-las.

Em análise

A declaração foi recebida, está na base de dados da Receita, que aguarda a apresentação de documentos solicitados em intimação enviada ao contribuinte. Outra possibilidade é a declaração ainda não ter sido processada à espera do fim da análise de documentos entregues pelo contribuinte.

Retificada

Indica que a declaração anterior foi substituída integralmente por declaração retificadora apresentada pelo contribuinte.

Cancelada

A declaração foi cancelada por interesse da administração tributária ou solicitação do contribuinte.

Tratamento manual

A declaração está sendo analisada e o contribuinte deve aguardar correspondência da Receita.

Sobre o conjunto da reforma tributária, Lira reafirmou que o fatiamento foi uma escolha para que o parlamento consiga entregar a reforma possível ainda este ano. As diretrizes são de perseguir a diminuição de impostos progressivos, mas, neste momento, o primordial é não elevar a carga tributária e fazer acertos para conseguir mais simplificação e desburocratização.

Nesse sentido, Lira criticou a Receita Federal. Segundo o deputado, o Fisco não terá o poder de regulamentar e emitir resoluções que sejam um tipo de legislação sobreposta à atual legislação tributária.

— A Receita não pode e não vai continuar com o poder de regulamentar, de soltar resoluções, que fiquem legislando em cima da nossa legislação tributária, que é muito mais difícil. Eles não gostaram, mas vão receber essa determinação de lei, através de PEC, que é proibido. Eles vão ter que interpretar a lei tributária que nós aprovamos – afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EUA E BRASIL NEGOCIAM EM PARALELO ENVIO DE VACINAS E AÇÕES AMBIENTAIS

Os dois assuntos fizeram parte de telefonema do secretário de Estado americano, Antony Blinken, para o chanceler brasileiro, Carlos Alberto Franco França; Casa Branca ainda encara com ceticismo promessas climáticas feitas pelo Brasil

Por Beatriz Bulla / Correspondente , O Estado de S.Paulo

WASHINGTON - O secretário de Estado dos EUA, Antony Blinken, conversou nesta quinta-feira, 17, por telefone com o chanceler brasileiro, Carlos Alberto Franco França, em meio à negociação entre os dois países para o envio de vacinas contra covid-19 e a cobrança dos americanos por ações ambientais do Brasil. Os dois temas fizeram parte do telefonema, segundo fontes em Washington e em Brasília.

A ligação aconteceu um dia após o Brasil assinar um acordo de cooperação com a Nasa, no qual o País aceitou participar do programa espacial Artemis. Blinken aproveitou o momento para realizar o contato e deixar claro, mais uma vez, que o tema de maior interesse da Casa Branca na relação bilateral com o Brasil atualmente é a preservação ambiental.

Na nota divulgada pelo porta-voz do Departamento de Estado americano, Ned Price, sobre o conteúdo da conversa, a questão ambiental é a primeira a ser mencionada. Price afirmou que os dois discutiram os anúncios do presidente Jair Bolsonaro na cúpula do clima, organizada pelo governo de Joe Biden, em abril, e a necessidade de sustentar essas metas com etapas de implementação concretas no curto prazo.



Imagem aérea mostra queimadas no Pantanal; meio ambiente será crucial para novo governo americano Foto: Amanda Perobelli/Reuters

Autoridades americanas ainda estão céticas quanto ao cumprimento das metas anunciadas pelo governo brasileiro e acompanham com preocupação as notícias de que o ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, está sob investigação.

Já em Brasília, fontes destacaram que a “diplomacia da saúde” – nome que o Itamaraty tem dado para as negociações dos imunizantes – foi um dos principais tópicos da conversa, além do “desenvolvimento sustentável” e da cooperação econômica. Há uma expectativa por parte do governo brasileiro de que o País receba uma fatia maior de vacinas na nova leva de doações dos americanos.

No início do mês, a Casa Branca divulgou o plano de envio de 25 milhões das 80 milhões de doses de vacina prometidas para outros países. Parte foi dividida por regiões geográficas por meio do consórcio internacional Covax Facility e outra parte será feita por envio direto dos EUA a países parceiros. No montante inicial, o Brasil foi incluído na divisão do Covax, para receber uma fração dos 6 milhões de doses destinadas às Américas do Sul e Central.

Os EUA ainda devem anunciar o destino de outras 55 milhões de doses, que a Casa Branca promete despachar até o fim do mês. Em coletiva de imprensa nesta quinta-feira, o coordenador do combate à pandemia da Casa Branca, Jeffrey Zients, afirmou que uma “importante” quantidade de doses será enviada ao Brasil nas próximas semanas – sem detalhar números.

No Brasil, diplomatas dizem ter em mente que os EUA usam a diplomacia da saúde para reforçar laços com parceiros, apesar de os americanos afirmarem que não usarão o envio de vacinas para garantir favores de ninguém. Hoje, na conversa entre Blinken e França, os dois prometeram trabalhar juntos em fóruns multilaterais, como o Conselho de Segurança da ONU – para o qual o Brasil foi eleito para uma vaga rotativa na semana passada – e no Conselho de Direitos Humanos, onde os americanos voltaram a atuar no governo Biden.



Seringas preparadas com doses da vacina da Pfizer em Long Beach, Califórnia Foto: Jae C. Hong/AP

Diplomatas brasileiros afirmam que a liderança nos fóruns multilaterais é uma agenda cara ao governo americano, que prometeu recuperar o protagonismo global, e o Brasil estaria disposto a cooperar.

Também na conversa com os americanos, o chanceler brasileiro teria dito, segundo fontes, que a Convenção do Clima de novembro, em Glasgow, seria uma oportunidade para mostrar a parceria em torno da questão ambiental. Fontes do governo consideram que o Itamaraty terá papel importante na construção da relação com os americanos sobre a questão climática, já que Salles foi alvo de operação da Polícia Federal que apura envolvimento em esquema de corrupção e exportação ilegal de madeira.

Salles era, até então, um dos interlocutores do governo brasileiro com os americanos, com o compromisso de mostrar à Casa Branca que o Brasil estava disposto a cooperar nos esforços globais de preservação ambiental e na redução de emissões de carbono.

Mesmo antes do início das investigações, no entanto, Salles já era visto com ceticismo em Washington. Dentro do Partido Democrata, o ministro é considerado um dos responsáveis pela política ambiental de Bolsonaro, que afrouxou o controle do desmatamento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/06/2021

BOLSONARO VOLTA A RECONHECER PROBLEMA DE INFLAÇÃO E ELOGIA ESFORÇO DO AGRICULTOR

O presidente da República, Jair Bolsonaro, afirmou que o esforço dos agricultores brasileiros evitou desabastecimento de alimentos durante a pandemia e voltou a reconhecer o aumento da inflação. “Temos problemas de inflação? Temos. Mas, se o homem do campo não tivesse trabalhado, teríamos desabastecimento, que é muito pior”, disse em cerimônia de entrega de títulos de propriedade rural em Marabá, no Pará.

Ele recebeu honrarias concedidas por câmaras municipais da região e renovou os ataques ao Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST), responsável, na visão dele, por “atos nefastos” que ameaçam o direito à propriedade. “O homem só pode produzir se tiver segurança naquilo em que trabalha. E esses títulos hoje distribuídos aqui são um direito de vocês.”

Em seu discurso, ele ressaltou o auxílio emergencial, que, segundo ele, custou R\$ 300 bilhões aos cofres públicos. “Isso equivale a dez anos de Bolsa Família”, disse aos presentes.

Aglomerção

Bolsonaro provocou aglomeração em sua chegada ao Aeroporto de Marabá, onde, sem máscara, cumprimentou apoiadores com abraços e apertos de mão.

O pastor Silas Malafaia, que participará nesta sexta do culto de comemoração dos 110 anos da Assembleia de Deus em Belém com o presidente, integrava a comitiva, assim como o deputado federal Marco Feliciano (Republicanos-SP).

Estiveram presentes também os ministros da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e da Agricultura, Tereza Cristina, além do presidente da Caixa, Pedro Guimarães, do senador Zequinha Marinho (PSC-PA) e dos deputados federais Éder Mauro (PSD-PA) e Joaquim Passarinho (PSD-PA).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/06/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MOVIMENTAÇÃO EM PORTOS PRIVADOS CRESCE 10% NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE

Os terminais de uso privado processaram 249,7 milhões de toneladas em mercadorias de janeiro a abril, segundo a Associação de Terminais Portuários Privados

Por Daniel Rittner, Valor — Brasília



Os terminais de uso privado (TUPs) tiveram crescimento de 9,9% na movimentação de cargas durante o primeiro quadrimestre, em comparação com igual período do ano passado, e processaram 249,7 milhões de toneladas em mercadorias de janeiro a abril. Os dados foram compilados pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). A movimentação pelos TUPs, que estão fora dos portos organizados (públicos), já representa 65% da movimentação total no setor

— Foto: Pexels por Pixabay

“Apesar da crise imposta pela pandemia, os portos privados não pararam e seguiram apresentando números ascendentes na movimentação de cargas, contribuindo tanto para o superávit da balança como para o recente cenário de recuperação econômica dos últimos meses”, afirma o presidente da ATP, Murillo Barbosa. Os perfis de cargas que apresentaram maior crescimento em movimentação nos portos privados no período foram carga geral (18,8%), contêineres (16,3%), granéis líquidos e gasosos (15%) e granéis sólidos (5,85%). Essa última categoria, que abrange os grãos, lidera em processamento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2021

MINÉRIO DE FERRO TEM LEVE QUEDA NO PORTO DE QINGDAO E FICA ABAIXO DE US\$ 219

Ganho acumulado em junho está em 10%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro encerraram a semana em queda no mercado à vista, refletindo o monitoramento do mercado de commodities pelo governo chinês e temores de que a produção de aço na China seja reduzida por uma nova rodada de restrições com vistas a reduzir a emissão de poluentes, segundo a Fastmarkets MB.



Conforme a publicação especializada, a tonelada de minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia em baixa de 0,9% no porto de Qingdao, para US\$ 218,90 por tonelada, reduzindo a 10% o ganho acumulado em junho. No ano, a valorização da commodity ainda supera 36%.

Foto : Leo Pinheiro/Valor

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério, para setembro, recuaram 1,7% na

sessão diurna, para cerca de 1.202,70 yuans por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2021

CONSTRUÇÃO PEDE A GUEDES REDUÇÃO DA TARIFA DE IMPORTAÇÃO

Entrada de aço longo atingiu 153 mil toneladas em maio, ante 44,5 mil toneladas compradas no exterior no ano passado

Por Ana Paula Machado e Ivo Ribeiro — De São Paulo

O setor da construção civil tenta reduzir as tarifas de importação de aço para minimizar a alta de preços do produto nacional. Segundo o presidente do Secovi- SP, Basílio Jafet, nos últimos 12 meses o Índice Nacional da Custo da Construção (INCC) subiu 15%. Ele disse que o aço é um dos componentes com maior participação no índice.

“Os reajustes são constantes no país e o pleito é a redução da alíquota do Imposto de Importação para ter mais igualdade no mercado brasileiro”, disse Jafet. Atualmente, a alíquota é de 12%.

Algumas entidades da construção civil se reuniram com o ministro da economia, Paulo Guedes, ontem, para falar da situação do setor, que além do aumento dos preços, ainda não está com o fornecimento de aço regularizado.

De acordo com o presidente da Cooperativa da Construção Civil do Estado de Santa Catarina (Coopercon-SC), José Silvio Ghisi, o preço do aço importado da Turquia sai em média a R\$ 6,5 o quilo, isso contando a nacionalização e a logística do porto à obra. E as siderúrgicas no país cobram, pelo mesmo quilo do produto, R\$ 7,5, diz.

Por causa desse custo a cooperativa vem estruturando compras de aço turco neste ano. Já chegaram ao país duas remessas de produtos siderúrgicos, uma de 14 mil toneladas no primeiro trimestre e outra de 20 mil toneladas prevista para desembarcar no Brasil em julho. “Há ainda espaço para mais duas cargas até o final do ano, de cerca de 20 mil toneladas de aço cada. Se conseguirmos reduzir a alíquota, podemos diminuir ainda mais os custos na nacionalização do aço.”

Em maio, as importações de aços longos, segundo o Aço Brasil, somaram 153,15 mil toneladas ante as 44,48 mil toneladas compradas no exterior no mesmo mês de 2020. Com isso, a participação do produto importado no consumo aparente passou de 7% para 14,6%.

“Além dos constantes reajustes, ainda sofremos com o fornecimento irregular. Os prazos de entrega dobraram este ano e pagamos o preço do dia remessa, e sempre com reajuste. Nem mesmo os distribuidores conseguem formar estoques hoje”, disse Jafet. A regularização do fornecimento ainda não deve acontecer este ano, diz.

Marco Polo Lopes, do Aço Brasil, rebate que o setor da construção é o único dos consumidores que falam em redução de alíquotas para importar. “As importações já vêm ocorrendo livremente, por Santa Catarina, onde há isenção de 8% do ICMS. Retirar a tarifa de importação é tirar o mínimo de proteção que o setor tem ante seus concorrentes no mundo”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2021

SIEMENS ENERGY BUSCA DESENVOLVER HIDROGÊNIO NA AL

Multinacional alemã vê potencial para explorar aplicação industrial do combustível verde e outras variantes no Brasil

Por Letícia Fucuchima — De São Paulo



Holt, responsável pela América Latina: “Aplicações do hidrogênio na indústria é uma das prioridades para o Brasil” — Foto: Divulgação

De olho na transição energética global, a Siemens Energy enxerga na América Latina um terreno fértil para o desenvolvimento de tecnologias para produção de hidrogênio verde e outras variantes. A companhia já tem alguns projetos pilotos na região e, no Brasil, vê potencial para trabalhar principalmente as aplicações industriais do combustível.

“Todos os países [da América Latina] estão em ótima posição [para o hidrogênio verde], pela abundância de recursos renováveis, hídrico, solar e vento. Na Europa, não temos recursos naturais para produzi-lo em quantidade suficiente para todo o consumo. Então, temos a política de apoiar ativamente outros países, como Chile e Colômbia, para criar oportunidades de produção e exportação”, afirmou o presidente da Siemens Energy para a América Latina, Tim Holt, em conversa com jornalistas.

Segundo o executivo, no Brasil, a companhia tem atuado sobretudo na aplicação do hidrogênio em processos industriais, como no setor químico. Um de seus principais projetos é em parceria com a Braskem. Com investimentos de US\$ 110 milhões por parte das companhias, o projeto prevê a modernização do sistema termelétrico na unidade de Mauá (SP) e a instalação de uma unidade de cogeração movida a gás residual de processo com alto teor de hidrogênio.

“Estamos bem animados com essa planta. Ainda não é 100% hidrogênio e zero carbono, mas vai na direção de descarbonizar o processo industrial, e esse é um dos nossos pilares”, explica Holt.

Neste ano, a companhia também anunciou um acordo para estudos relacionados ao hidrogênio verde com a Eletrobras e o Cepel, centro de pesquisa vinculado à gigante estatal.

O executivo da Siemens Energy afirma que, embora ainda seja uma tecnologia cara, o hidrogênio começa a se mostrar um pouco mais competitivo em determinadas aplicações, como no setor de transportes. Apesar disso, ele avalia que a produção e adoção em escala comercial dependerá de subsídios ou incentivos por parte dos governos, assim como ocorreu com as tecnologias eólica e solar fotovoltaica.

“Existem diferentes mecanismos para apoiar o desenvolvimento do hidrogênio, como taxaço de carbono, créditos tributários para energias renováveis. Não sei qual seria o melhor para o Brasil (...) Varia de país para país, porque depende de apoio político para conseguir aprovar uma regulação, e orçamento para fazer frente aos custos”.

Para ele, o hidrogênio ainda deve demorar de três a cinco anos para ter adoção comercial sem a necessidade de subsídios.

A Siemens Energy é um “spin-off” da gigante alemã, com negócios voltados à infraestrutura para a cadeia de energia. Listada na Bolsa de Frankfurt, a companhia atua em mais de 90 países e obteve uma receita de € 27,5 bilhões no exercício fiscal de 2020. A América Latina soma cerca de 15% de sua entrada de pedidos e 10% da receita.

No Brasil, a Siemens Energy tem visto mais movimentação dos negócios em energia eólica, segmento em que atua principalmente com a Siemens Gamesa, fabricante de aerogeradores. Já em gás, a sensação é de que o mercado está em compasso de espera. Mesmo assim, a companhia continuará desenvolvendo o complexo termelétrico GNA, no Porto do Açu (RJ), e tem conversado com suas sócias no empreendimento, Prumo, BP e SPIC Brasil.

“Estamos discutindo a GNA II, mas as variações cambiais e a questão de fornecedores externos trazem certa complexidade.” Com a segunda unidade, o complexo GNA atingirá 3 GW de capacidade instalada, exigindo investimento totais estimados em US\$ 5 bilhões.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/06/2021*

SÓ 12,4% DAS RODOVIASSÃO PAVIMENTADAS

Somente 12,4% de toda malha rodoviária brasileira é pavimentada
Por André Schaun — Da Autoesporte

O agronegócio do Brasil tem um grande inimigo, que deveria ser um aliado: as estradas. Responsável por movimentar mais de 60% das mercadorias no Brasil, o transporte rodoviário tem graves problemas de infraestrutura. Somente 12,4% de toda a malha rodoviária é pavimentada, segundo a Confederação Nacional do Transporte. São 25,1 km de rodovias pavimentadas para cada 1.000 km² de área.

Deste total, a maioria está mais próxima dos grandes centros urbanos. Portanto, nas regiões agrícolas, as condições são muito piores. É aí que começam os problemas da logística dos alimentos.



O primeiro deles é a velocidade média de um caminhão no Brasil, muito menor do que na Europa ou nos Estados Unidos. Enquanto lá essa velocidade média fica em torno de 80 Km/h, aqui o número cai pela metade. Ou até menos.

Na Europa há grandes investimentos para reduzir os aclives das estradas e assim fazer com que os caminhões tenham uma velocidade média cada vez maior. No Brasil, além do asfalto em péssimas condições, as rodovias são marcadas por muitos aclives

“Aclives são grandes inimigos dos caminhões porque fazem as reduções de velocidades serem muito constantes. Na Alemanha, onde há essa preocupação em reduzir os aclives, o peso bruto total de um caminhão é de no máximo 40 toneladas, enquanto aqui o número salta para 74 toneladas”, explica Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas da área de caminhões da Mercedes-Benz no Brasil.

O peso bruto ser maior no Brasil não é um problema, já que ele permite transportar mais mercadoria. O problema é justamente o solo. É essa a grande barreira no transporte que gera impacto direto no preço final dos produtos.

“Caminhões carregados cruzam pontes de madeira, enfrentam rodovias perigosas, estradas de terra, travessias por balsas, enfim, isso atrapalha toda a logística, aumenta o tempo de transporte, eleva o custo do frete, aumenta o consumo de combustível e gera maior necessidade de manutenção. Quanto maior a dificuldade, maior será o preço dos produtos”, diz Leoncini.

Além de todo esse problema de infraestrutura que existe há décadas, as fabricantes precisam fazer adaptações em seus caminhões para que os motoristas consigam enfrentar essas estradas com mais segurança. E isso também se reflete no preço final do veículo, encarecendo toda a cadeia de transporte.

“Se tivéssemos estradas melhores e mais seguras, a logística do agronegócio seria muito melhor. A frota seria uns 30% menor, o consumo de combustível seria menor, o tempo de transporte, o frete, o preço da comida seria menor e muitas vidas seriam salvas, mas essa realidade é distante e a pandemia deixou o cenário ainda pior”, exalta Leoncini.

Dos 63.447 acidentes registrados em rodovias federais em 2020, 17,6% envolveram caminhões, segundo a CNT. As vidas perdidas, os caminhões destruídos e a perda de mercadorias também contribui para o valor do produto final subir.

“Autoesporte” também conversou com José Antônio Gorgen, o Zezão, diretor-presidente do Grupo Risa, que possui quase 45 mil hectares de plantações de soja e milho, com a maior parte no Estado do Piauí e extensões menores no Maranhão.

“Os políticos não imaginam toda a dificuldade que existe no transporte. Se eles passassem uma semana acompanhando as plantações e os transportes, entenderiam a necessidade de melhores condições, e isso ajudaria muito na logística do agronegócio e no preço final dos alimentos. O Brasil precisa de uns 50 anos de muito trabalho para melhorar nossas rodovias”, afirma Zezão.

Para se ter uma ideia, da fazenda do Grupo Risa que conhecemos, no Piauí, em Baixa Grande do Ribeiro, a 600 km de Teresina, até o Porto de São Luís, no Maranhão, todo o percurso de deslocamento dos caminhões é feito por estrada de terra e por trechos de pouca pavimentação em condições precárias. Ao todo, são mais de 800 km.

De acordo com dados divulgados pela Mercedes-Benz, se considerarmos dois caminhões, um no Brasil e outro nos Estados Unidos, e traçarmos um trajeto com a mesma distância, aqui o tempo levado será três vezes maior para ser completado.

O pavimento usado no asfalto mais comum no país tem vida útil estimada entre 8 e 12 anos, mas esse número é muito menor em rodovias onde o fluxo de caminhões sobrecarregados é intenso.

Grande parte das estradas brasileiras foram construídas na década de 1960 e estão exatamente iguais até hoje, sem qualquer manutenção, de acordo com a CNT.

Os estragos são tão grandes que uma parcela preponderante da malha precisaria ser toda refeita do zero novamente.

A principal alternativa apresentada pelo poder público são os programas de concessão de rodovias para a iniciativa privada. Os primeiros programas de privatizações de rodovias começaram em 1995, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. Mas ainda atualmente a maioria dessas estradas está concentrada nas regiões Sul e Sudeste, principalmente

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2021

FALTOU ALGUÉM PARA FREAR O CONGRESSO

Tramitação mostrou que Executivo não tinha um negociador forte

Por Daniel Rittner — De Brasília

Uma derrota do governo Jair Bolsonaro com a MP da Eletrobras faria lembrar o impactante revés sofrido pelo ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 2007, na votação da emenda constitucional que prorrogaria a CPMF. Na época, uma analista política escreveu que acabava ali o sonho petista de um terceiro mandato para Lula - pois o Senado demonstrava cabalmente que rejeitaria tal medida.

A rejeição da medida provisória tiraria de Paulo Guedes os aparelhos que mantêm vivas as ilusões do mercado em uma agenda liberal e privatizante vendida na última campanha eleitoral. Impediria o Posto Ipiranga de voltar à Faria Lima, em 2022, pedindo mais quatro anos ao chefe.

O governo escapou de um fiasco e respira aliviado. Guedes poderá continuar fazendo promessas. A Eletrobras passará a ter controle privado e recuperará sua capacidade de investimento na expansão do sistema elétrico. Apesar dos jabutis, investidores estão felizes. Correios e Porto de Santos vêm aí.

Mas a tramitação da MP aprovada ontem no Senado deixa lições para a política (como governos não devem tratar um projeto prioritário) e para o setor elétrico (que passou da hora de ter uma boa reforma em sua articulação).

Ensino ao setor elétrico: nenhuma área da economia tem seus interesses tão pulverizados. São quase três dezenas de associações batendo cabeça e tentando preservar sua própria árvore de pé - mesmo que a floresta esteja pegando fogo.

Essa hipersegmentação enfraquece pleitos, desorganiza o funcionamento do todo, faz com que cada medida provisória ou projeto de lei ganhe seu próprio jabutizal e saia do Congresso muito pior do que entrou. Cada oportunidade de MP ou PL torna-se oportunidade de melhorar o micro, não importa o macro. O bem é localizado, o mal é distribuído. Consumidores, por meio das tarifas, ou contribuintes, por meio do Tesouro, sempre arcam com o custo dos agrados. Não há problema em ter seus próprios dialetos. Mas, enquanto não falar uma "língua franca" nos momentos críticos, o setor sofrerá mais derrotas do que vitórias.

Ensino para futuros governos: projetos prioritários requerem um peso-pesado, um nome forte politicamente, um trator (sem duplo sentido orçamentário) nas negociações. Alguém como Sergio Motta na privatização da Telebras. Que trace linhas amarelas e também as vermelhas, que não se aceitem cruzar, independentemente dos interesses parlamentares.

O Congresso fez o que melhor sabe na tramitação da MP: atender a lobbies. O texto final do Senado reflete bem isso. Falta alguém com força para colocar um freio. Guedes é uma sombra do superministro em início de governo. Bento Albuquerque, de Minas e Energia, não tem habilidade política e frequentemente torna-se monotemático. Quer pizza do quê? Angra 3, responde Bento. Vamos assistir a qual filme? Angra 3.

Água com gás ou sem gás? Angra 3. Sem esse nome forte, o governo apostou no varejo para negociar. Cada bancada estadual ou pequeno grupo de senadores foi contemplado com uma emenda na reta final de tramitação da MP: navegabilidade no rio Tocantins, obras de derrocamento no rio Tietê, térmicas na região Norte, pequenas hidrelétricas no Centro-Oeste, subsídios ao carvão no Sul, indenização ao Piauí. Uma colcha de retalhos.

Para convencer a audiência, autoridades do setor elétrico e equipe econômica apostaram no discurso de que a privatização da Eletrobras fará as tarifas de energia caírem. Podem estar certíssimos. Mas são cálculos polêmicos, com premissas contestadas pelo setor privado, que ainda dependerão de fatores incontroláveis atualmente.

Lembra até o 11/9/2012, conhecido como Onze de Setembro do Setor Elétrico, quando Dilma Rousseff recebeu aplausos calorosos no Palácio do Planalto ao anunciar a MP 579. “As contas de luz vão cair 20%” anunciou Dilma. Entre 2013 e 2019, as tarifas subiram 105% - mais que o dobro da inflação no período.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2021

COPERSUCAR AGORA LIDERA O COMÉRCIO DE AÇÚCAR

Empresa conclui aquisição da fatia da Cargill na trading Alvean

Por Camila Souza Ramos — De São Paulo



Luis Roberto Pogetti, presidente do conselho da Copersucar: liderar o mercado de açúcar era uma ambição antiga — Foto: Claudio Belli/Valor

A partir desta sexta-feira, a brasileira Copersucar SA assume a liderança do comércio global de açúcar, que movimenta cerca de US\$ 20 bilhões por ano, segundo estimativas de mercado que consideram os preços da última safra.

A posição, almejada há uma década pela companhia, foi garantida com a conclusão da compra da participação da americana Cargill na Alvean, que transformou a companhia brasileira na única acionista da trading. A transação,

concluída nesta quinta-feira por um valor não revelado, foi aprovada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

O avanço da Copersucar no comércio global de açúcar acontece em um dos momentos mais favoráveis aos produtores da commodity nos últimos cinco anos, com preços sustentados pela oferta restrita em meio a uma demanda que começa a se recuperar dos efeitos negativos da pandemia do novo coronavírus.

Mesmo assim, o movimento da brasileira destoa do de outras grandes tradings, como a própria Cargill e a também americana Bunge, que preferiram sair do comércio de açúcar, e de outras menores, como Louis Dreyfus Company, Czarnikow e Sucden, que têm outras commodities em seu portfólio. Algumas dessas empresas seguem em busca de maior diversificação.

Ao mesmo tempo, começa a operar nesse mercado hoje em expansão outra brasileira de peso, a Raízen, que nos últimos meses ampliou a aposta em sua plataforma de venda de açúcar próprio e de terceiros a clientes finais.

Na última safra (2020/21), a Alvean comercializou 14 milhões de toneladas de açúcar bruto de diferentes produtores no mundo, o que representou 20% do comércio global da commodity. No Brasil, que no ano passado consolidou-se como o maior país exportador de açúcar do mundo, a

Alvean teve participação de aproximadamente 30% das exportações – pouco menos de 10 milhões de toneladas.

Ao assumir a totalidade da Alvean, a Copersucar SA cumpre a principal meta estabelecida quando foi criada, em 2011, que era liderar o comércio global da commodity. “Esse movimento era uma ambição da Copersucar SA desde que ela foi formada, e fazia parte do planejamento estratégico”, afirmou Luis Roberto Pogetti, presidente do conselho da companhia, ao Valor.

A compra da fatia da Cargill e a apresentação do negócio ao Cade ocorreram em 31 de março. No dia 1º de junho, a Superintendência-Geral do órgão antitruste já havia publicado despacho indicando aprovação ao acordo.

Na avaliação da Superintendência, os números de movimentação de açúcar nos portos brasileiros pela Alvean mostraram a “impossibilidade” de fechamento do mercado para outros exportadores no porto de Santos, e indicaram que a empresa “dificilmente” teria a capacidade de influenciar a oferta no exterior.

Segundo Pogetti, o “plano A” da Copersucar para a Alvean é “buscar crescimento por meio de eficiência”. Ele não descarta, porém, a possibilidade de ter um novo sócio na trading, lembrando que a Copersucar prefere parceiros estratégicos – como era a Cargill -, e não simplesmente financeiros.

Ele ressaltou que a Copersucar tem em seu “DNA” a lógica de parcerias nos negócios – seja pela formação da cooperativa, pelo histórico de parcerias no passado na trading Eco-Energy (que opera no mercado americano), ou por outros negócios como a Opla, que gere o Terminal de Combustíveis de Paulínia, com a britânica BP.

Por ora, enquanto subsidiária da Copersucar, a Alvean continuará operando de forma independente e “manterá seu planejamento estratégico, que é aumentar sua eficiência e presença no mercado global de açúcar”, disse.

A opção pela escala e o foco em açúcar são estratégias que se mantêm intocadas. “Entendemos que é viável a gente ampliar participação no mercado como processo natural de crescimento”, disse o executivo. Para ele, o crescimento de competidores como a Raízen no negócio “vai levar um tempo para se consolidar”, mas é uma busca “natural para quem ganha escala na produção”.

Para a Copersucar, a estrutura atual da trading, com sete escritórios espalhados no mundo, é suficiente para atender à demanda de clientes que hoje estão espalhados por 80 países, disse. A Alvean continuará utilizando a estrutura da Cargill para a exportação, mas agora como cliente. “Isso nos garante uma eficiência de movimentação bastante diferenciada”, disse o executivo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2021

IMPORTAÇÕES GLOBAIS DE ALIMENTOS DEVERÃO BATER RECORDE EM 2021

Segundo estimativa da FAO, total chegará a US\$ 1,7 trilhão, 12% mais que em 2020

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

A fatura mundial das importações de alimentos poderá atingir um novo recorde neste ano e alcançar US\$ 1,715 trilhão, US\$ 185 bilhões a mais do que em 2020. Essa alta de 12% mostra que as repercussões econômicas da pandemia não estão freando a demanda mundial nessa frente em 2021.

A estimativa é da FAO, a Agência das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação, e foi apresentada no Comitê de Agricultura da Organização Mundial do Comércio (OMC), que está reunido até esta sexta-feira. A tendência confirma que o Brasil, um grande exportador de produtos agropecuários, continuará se beneficiando no comércio global.

A FAO também aponta mudança no perfil das importações. No ano passado, o aumento da fatura foi atribuído principalmente ao avanço constante dos volumes comprados, sobretudo de produtos básicos. Para 2021 tanto os volumes importados continuam elevados como há uma alta nos custos unitários (preços internacionais e fretes).

O índice de preços de alimentos da FAO chegou a 127,1 pontos em maio, 36,1 pontos (39,7%) mais que no mesmo mês do ano passado. A alta foi puxada por fortes valorizações das cotações de óleos, açúcar e cereais, além dos preços garantidos tanto de carnes quanto de produtos lácteos.

Preços em alta

Com a previsão de cotações internacionais “muito maiores” em 2021 e uma retomada significativa do crescimento da economia mundial, a expectativa é que a fatura de quase todos os produtos alimentares aumentará neste ano. Os maiores incrementos absolutos são previstos para os cereais, com mais US\$ 37 bilhões, seguidos dos óleos vegetais (US\$ 33 bilhões), oleaginosas (US\$ 31 bilhões) e frutas e hortaliças (US\$ 24 bilhões).

Somente esses produtos representarão quase US\$ 126 bilhões dos US\$ 185 bilhões adicionais previstos para a conta das importações de alimentos. Em 2020, esses grupos de produtos já tinham registrado alta de US\$ 48 bilhões ante 2019 na fatura mundial dos importadores.

Aumento não será uniforme

O aumento não será uniforme entre regiões econômicas e geográficas. Os países desenvolvidos, que dominam a importação de alimentos no mundo, vão comprar menos em 2021, mas a um custo maior que em 2020. É que os preços e os custos de frete vão elevar a fatura de suas importações em US\$ 58 bilhões.

Já no caso dos países em desenvolvimento — e apesar do aumento dos preços mundiais —, a previsão é que as compras de alimentos vão crescer em todas as categorias de produtos em 2021. A FAO constata crescente demanda por cereais, óleos vegetais, oleaginosas e frutas e hortaliças. Os maiores volumes vão trazer uma despesa adicional de US\$ 127 bilhões, ou 60%.

A agência da ONU nota, ainda, que em 2020, em plena pandemia, as importações de alimentos pelos países em desenvolvimento já tinham apresentado um “impressionante” aumento anual de 83% (US\$ 39,4 bilhões). A única baixa foram nas compras de produtos pesqueiros e bebidas. Também houve estagnação da importação de café, chá, cacau.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2021

USINAS JÁ FIXARAM PREÇO DE 21% DO AÇÚCAR A SER EXPORTADO EM 2022/23

Percentual equivale a 5,3 milhões de toneladas, segundo a Archer Consulting

Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo

As usinas sucroalcooleiras já fixaram o preço de 20,9% do açúcar que pretendem exportar na próxima safra (2022/23), que começa em abril do ano que vem, de acordo com levantamento feito pela Archer Consulting até 31 de maio. O percentual equivale a 5,3 milhões de toneladas, negociadas a um preço médio de R\$ 1.800 a tonelada (posta no porto de Santos).

Só em maio, foram feitas operações de fixação de preço para pouco mais de 1,2 milhão de toneladas a um preço médio de R\$ 1.920 por tonelada. O valor ficou abaixo da média obtida no mês anterior, de R\$ 1.962 por tonelada.

Segundo Arnaldo Correa, sócio diretor da Archer Consulting, as usinas aproveitaram “as novas máximas alcançadas pelo mercado (em centavos de dólar por libra-peso) apesar de um real mais fortalecido em relação à moeda americana”.

Em dólares, o valor médio de fixação do açúcar para a próxima temporada está em 14,25 centavos de dólar por libra-peso. O valor não considera o prêmio de polarização.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/06/2021

DIÁRIO de PERNAMBUCO

DIÁRIO DO PERNAMBUCO – PE

COMPLEXO DE SUAPE INTEGRA PACTO GLOBAL DA ONU



Divulgação.

O Complexo Industrial Portuário de Suape dá mais um passo em benefício do desenvolvimento sustentável e das boas práticas empresariais. A estatal portuária agora integra o seleto grupo de representações públicas e privadas do mundo que integram o Pacto Global, rede criada pela Organização das Nações Unidas (ONU) com a missão de fomentar iniciativas que promovam ações sociais, incentivando a sustentabilidade e promovendo a cidadania. No total, 161 países são signatários do pacto.

Como membro desse movimento mundial, a empresa Suape busca fazer negócios e se desenvolver localmente, adotando os 10 princípios estabelecidos pela rede, que cumprem responsabilidades nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. Esses princípios são derivados de documentos importantes, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, a Declaração da Organização Internacional do Trabalho sobre Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, a Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e a Convenção das Nações Unidas contra a Corrupção.

O compromisso assumido por quem é signatário do Pacto Global é a Agenda 2030 e os 17 objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), definidos pela ONU, que tem sede em Nova Iorque, nos Estados Unidos. “Aderir ao Pacto Global é mais um sinal de que estamos alinhados com essa batalha para resolver problemas estruturais da sociedade e do planeta e buscando as boas práticas que promovam desenvolvimento de forma integradora, compensando desequilíbrios no sistema econômico e social e, principalmente, cuidando das pessoas. Tudo isso se soma ao nosso claro entendimento de que a bioeconomia é a grande fonte de riquezas das próximas décadas. É mais uma contribuição de Suape e de Pernambuco na busca pelo verdadeiro bem-estar econômico e social”, declara o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio.

RELATÓRIO ANUAL

Anualmente, Suape terá como compromisso enviar um relatório chamado de Comunicação de Progresso, no qual a empresa pontuará seus esforços dentro das ODS ou de acordo com os 10 princípios determinados pelo Pacto Global. Ao longo dos últimos anos, a estatal já vem desenvolvendo ações dentro das temáticas dos princípios da rede, a exemplo da Comissão Socioambiental que discute ações para educação e proteção ambiental entre os colaboradores da empresa e representantes da comunidade do entorno. A promoção da inclusão social com foco na gestão de conflitos junto às comunidades do seu território é outra iniciativa em curso.

“O mapa estratégico organizacional de Suape determina as metas globais a serem atingidas no horizonte 2017-2030. Com isso, temos trabalhado fortemente temas como o desenvolvimento da sustentabilidade ambiental e social em nosso território de 13.500 hectares, dos quais 59% são áreas de preservação. Agora, a empresa assume publicamente o seu compromisso, passando a integrar uma comunidade internacional que possibilita o alcance de metas mundiais. Com isso, estabelecemos uma rede de negócios em consonância com o crescimento sustentável,

implementando ações imediatas que garantirão sucesso a médio e longo prazo”, comenta o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

“Com a adesão ao Pacto Global, Suape também incentivará outras empresas que fazem parte do território do complexo industrial portuário a assumir compromissos semelhantes. Para isso, realizará fóruns para discutir o Pacto Global. A ideia é que todas as instituições possam se unir em favor do desenvolvimento sustentável”, adianta Francisco Martins, diretor de Planejamento e Gestão da estatal.

Sobre Suape - Fundado há 42 anos no Litoral Sul de Pernambuco, entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santos Agostinho, o Complexo Industrial Portuário de Suape é considerado a âncora e a locomotiva do desenvolvimento do Estado, atraindo grandes empreendimentos em suas cadeias produtivas. Situado a apenas 40 quilômetros do Recife e instalado em uma área de 13,5 mil hectares, é um complexo que conta com 150 empresas instaladas e em implantação. Ainda contempla uma grande área de preservação ecológica, que representa 59% do território, reafirmando o compromisso da empresa com uma agenda verde e sustentável, aliando o desenvolvimento econômico com a proteção do meio ambiente. Em 2020, o porto movimentou o total de 25,6 milhões de toneladas de cargas, alcançando o recorde histórico e o quarto lugar no país no ranking da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Fonte: *Diário de Pernambuco - PE*

Data: 18/06/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

BOLSONARO INAUGURA 102 KM DE ASFALTO EM TRECHO DA TRANSAMAZÔNICA

Em Marabá, o presidente entregou títulos de terra para assentados

Por Agência Brasil - Brasília



Presidente da República Jair Bolsonaro, durante assinatura da ordem de serviço para o início das obras da ponte sobre o Rio Xingu. Foto: Isac Nóbrega/PR

O presidente Jair Bolsonaro cumpriu agenda nesta sexta-feira (18) no Pará, onde participou da entrega de títulos rurais e da inauguração de um trecho asfaltado da rodovia BR-230, a Transamazônica.

Na primeira atividade, em Marabá, região central do estado, foi feita a entrega simbólica de 50.162 títulos definitivos e provisórios de propriedade de terra. A maior parte dos títulos (47.234) tem como beneficiários famílias assentadas da reforma agrária. Outros 2.924 títulos foram entregues a ocupantes de glebas públicas federais. A entrega foi simbólica e corresponde ao total de títulos emitidos nos últimos dois anos.

"Essas pessoas, agora, perfazendo um total de 50 mil aqui no estado, têm um pedaço de terra para dizer que é seu e de sua família", afirmou o presidente, em discurso. O presidente defendeu o direito de propriedade, chamando de "sagrado".

Transamazônica

Após o evento em Marabá, Bolsonaro se deslocou para o município de Novo Repartimento, a pouco mais de 180 km ao norte. O município é cortado pela Rodovia Transamazônica (BR-230) entre os

rios Tocantins e Xingu. O trecho asfaltado tem 102 quilômetros de extensão e liga Novo Repartimento a Itupiranga.

A cerimônia também marcou a assinatura da ordem de serviço para construção da ponte sobre o Rio Xingu. Atualmente, a transposição do rio pela Transamazônica é feita por meio de balsa. De acordo com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, a previsão é que a obra comece no ano que vem.

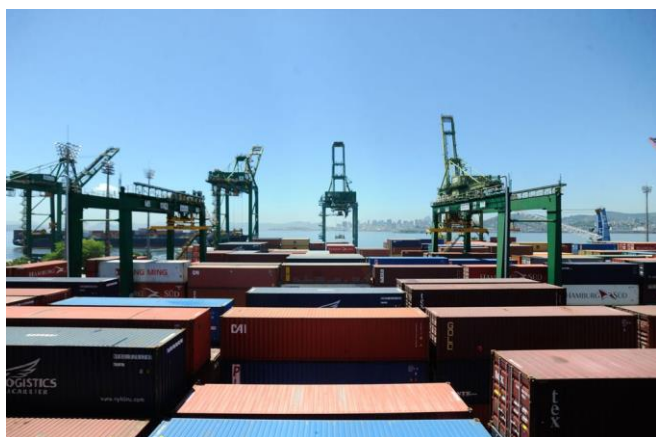
Edição: Fernando Fraga
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 18/06/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SSE: ESTABILIDADE REGULATÓRIA DEPENDE DE NORMA SOBRE ABUSIVIDADE, AVALIA LOGÍSTICA BRASIL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Junho 2021



Arquivo/Divulgação

Associação vê evolução a partir do entendimento entre Antaq e Cade, mas aguarda metodologia para conter abusos nas cobranças. Entidade defende que seja estabelecido um preço-teto e que agência reguladora leve em consideração especificidades de cada região portuária.

A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística considerou uma evolução o movimento entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para

buscar consenso em torno do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), também chamado de THC-2. A Logística Brasil defende que seja estabelecido um preço-teto para a cobrança e que a agência leve em consideração a especificidade de cada região portuária, em vez de adotar um critério único para todo o país.

O diretor-presidente da associação, André de Seixas, considera difícil traçar um panorama antes de a Antaq estabelecer a metodologia para conter abusos. “Os estudos precisam dizer e a norma vai traçar os critérios de abusividade. [Memorando] Foi uma evolução para acabar com conflitos. Vai depender de como a Antaq vai trabalhar o critério da abusividade. A bola está na mão da agência”, comentou à Portos e Navios. Ele ponderou que o termo firmado entre a Antaq e o órgão antitruste não põe fim definitivamente a um tema que está divergente há mais de 20 anos no setor.

A Logística Brasil entende que o Cade precisa respeitar decisões da Antaq que, por sua vez, tem que dar resposta aos questionamentos do órgão, que atua em defesa da concorrência. Seixas disse que as incertezas e as divergentes decisões do Cade e do Judiciário sobre a matéria geram muita instabilidade no mercado como um todo. Ele observa que, em diversos processos recentes, o judiciário vem dando ganho de causa aos terminais da área molhada.

Para a associação, a agência precisará entregar estudos aprofundados e técnicos ao Cade. “A bola está na mão da Antaq para fazer uma boa norma de critério de abusividade. É uma oportunidade única de mostrar sua competência. Acredito que servidores e técnicos da Antaq tenham condição de fazer um bom trabalho para ser acessado pelo Cade”, analisou.

O entendimento da Logística Brasil é que algumas questões precisam ser vistas regionalmente, pois cada região portuária tem sua quantidade de terminais portuários e retroportuários, com características bastante distintas. A leitura é que estudar mercados regionais ajudará a avaliar o grau de concorrência e se estão surgindo novos players. A expectativa da entidade é que ocorra um acordo de cunho técnico que caminhe na direção de uma estabilidade regulatória. Seixas disse que, no final das contas, é o importador quem ficará com a armazenagem e que ao usuário interessa a garantia de concorrência entre terminais, tanto secos quanto molhados.

A associação considera que é o armador quem mais fatura no transporte de contêineres, por meio de cobrança de serviços longe da regulação da Antaq, com cobranças abusivas, sobre-estadia sem comprovar o caráter ressarcitório do THC (Terminal Handling Charge) e cestas de serviços (box rates) que, muitas vezes, confundem os usuários. Para o presidente da Logística Brasil, o armador deveria ser proibido de cobrar despesas portuárias no Brasil porque falta fiscalização. Seixas aponta que há cobrança de THC sem comprovação de ressarcimento.

Ele defende que seria melhor para a Antaq ter sob seu braço regulatório os terminais e recintos alfandegados, assim como tem os terminais de áreas molhadas. Isso porque a regulação dos terminais secos que recebem carga do porto está sob a Receita Federal. “É injusto o terminal seco não ficar no braço da Antaq e o molhado sim. É preciso trazer para o mesmo âmbito regulatório. O mercado precisa e todos devem estar em cima da regulação por causa do usuário. Sem carga não tem navio, nem porto”, declarou Seixas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2021

RELATÓRIO SUGERE ANÁLISE CONCRETA E PESQUISA PARA APURAR SOBRE-ESTADIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Junho 2021



Arquivo/Divulgação

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp Telegram
Messenger Pinterest Compartilhar

Estudo de análise de impacto regulatório (AIR) preliminar em audiência pública aponta necessidade de definição da natureza jurídica e metodologia para apuração de denúncias sobre o tema.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários apresentou as principais conclusões do relatório preliminar da análise de impacto regulatório (AIR) acerca da sobre-estadia de contêineres. A AIR propõe a elaboração de procedimento para análise da situação concreta, com um método pré-definido para apuração de denúncias e reclamações sobre o tema, além da definição da natureza jurídica da sobre-estadia e a implementação de pesquisa periódica de preços a fim de aumentar a transparência e reduzir a assimetria de informações entre os agentes do setor. O relatório faz parte da formulação de metodologias para análise de possíveis abusividades nesse tipo de cobrança por parte de transportadores marítimos.

A análise preliminar pontuou que a sobre-estadia de contêiner possui natureza jurídica de cláusula penal moratória, o que não significa que deva ser somente aplicado este instituto, já que a legislação permite indenização com acúmulo de danos, ou lucros cessantes. “Buscamos adaptar nossa realidade, nosso sistema jurídico e nossa legislação ao que pode ser aplicado em termos de instituto na questão da sobre-estadia”, disse o gerente de regulação da navegação marítima, Sérgio Oliveira, na última quarta-feira (16), durante o Lançamento do Estudo “Sobre-Estadia de Contêineres – A Experiência Internacional”.

Ele explicou que, com base no Código Civil, é possível fazer uma composição da cláusula penal, com comprovação de dano, desde que convencionado entre as partes. A cláusula penal é o mínimo

a ser indenizado, podendo ser cumulada com lucros cessantes — desde que acordado e comprovado o dano. O AIR preliminar orientou que a identificação de abusividade deve ser feita no caso concreto, quando constatada conduta que tenha gerado enriquecimento sem causa ou especulação lucrativa que levaram o armador a cobrar determinado valor.

Entre as opções regulatórias avaliadas no estudo estão: não fazer nada (manter status quo), ampliar a transparência, criar preço de referência e procedimentos de análise da situação concreta. A área de regulação encaminhou proposta a fim de definir a natureza jurídica da sobre-estadia e buscar certificar novos procedimentos internos que serão adotados na apreciação desses casos concretos, visando o desenvolvimento de metodologia própria sistematizada em disputas não equacionadas.

Outra proposta, sem intervenção normativa, prevê a pesquisa periódica de preços, na linha de reduzir assimetria de informação. Oliveira destacou que o estudo trouxe referência com recortes e elementos importantes comparando portos brasileiros a portos no exterior, com dados relacionados a diversos transportadores, dando indicativos de valores de sobre-estadia e prazos de free time importantes para o mercado acompanhar e usar como balizador de avaliação dos impasses. A ideia para mitigar assimetrias de informação é promover periodicamente pesquisa de preços e divulgá-las, desde que preservando o sigilo empresarial, podendo aumentar o poder de negociação entre as partes.

O relatório de AIR preliminar desenvolvido pela gerência de regulação da navegação marítima, vinculada à superintendência de regulação da agência, integra a agenda regulatória 2020-2021 da Antaq e visa o desenvolvimento de metodologia para determinar a abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres. Os dados do relatório estão em audiência pública, aberta esta semana e que será encerrada no próximo dia 28 de julho.

Oliveira considera o AIR uma boa prática internacional e importante ferramenta, na medida em que verifica a razoabilidade do impacto que a solução de eventual problema pode trazer para tomada de decisão. Um dos objetivos é aperfeiçoar a abordagem que consta na resolução normativa 18/2017, que trata dos direitos e deveres dos usuários, transportadores de cargas e agentes intermediários (RN-18/2017). O foco está em como a agência pode sistematizar a análise, diante de situações abusivas, dar celeridade de forma a ser mais eficiente na coibição de práticas indesejadas.

A lei 10.233/2011 prevê a garantia da movimentação de pessoas e bens com padrões eficiência e modicidade nos fretes e tarifas, além de harmonizar os objetivos dos usuários, concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

A análise do problema regulatório deve levar em conta os possíveis interessados, afetados, considerando o problema em si, a fundamentação legal, as opções regulatórias e critérios de escolha dessas opções. O estudo considerou que numa relação de cobrança de sobre-estadia pelo transportador perante o consignatário, o transportador está mais fortemente ligado no ambiente regulatório e mais fácil de ser alcançado pela agência, por se conhecer mais dados do prestador de serviço que vai impactar em toda a cadeia.

Oliveira destacou que, em nenhum momento, há indicação no relatório de se estabelecer fórmula para precificação da sobre-estadia. "Respeitamos o que a lei preconiza que é preço livre a lei de liberdade econômica", frisou. Ele acrescentou que a lei de liberdade econômica não é ampla e irrestrita, na medida em que existem alguns contornos que precisam ser observados, entre os quais a função social do contrato e a questão da modicidade. "Precisamos tutelar os direitos dos usuários, principalmente quando esses princípios não são observados", afirmou. O desafio, segundo Oliveira, é equilibrar preço livre e a questão da abusividade, avaliando níveis de serviço por meio da modicidade e respeitando a segurança jurídica dos contratos. Porém, eles não podem esquecer da prestação do serviço dos transportes. De acordo com o estudo preliminar do AIR, a delimitação do problema é a abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, cuja causa é principalmente a inexistência de procedimentos metodológicos sistematizados para analisar essas situações.

O gerente ressaltou que a Antaq já tem meios e atua na solução desses impasses. Ele ponderou que o problema não é exclusivo do Brasil e que a agência reguladora deverá se debruçar de maneira mais célere e padronizada para que essas questões possam ser devidamente tratadas quando trazidas à agência. A avaliação é que há impedâncias, como spreads, ineficiências logísticas (administrativas ou operacionais), inclusive por órgãos intervenientes, causando atraso na liberação de cargas e impactando a sobre-estadia de contêineres. “Sabemos que há assimetria de informação e desconhecimento de boas práticas de gestão de sobre-estadia. Existem bons prestadores de serviços e agentes de carga nesse segmento que fazem boa gestão de sobre-estadia e evitam ou atenuam a incidência de sobre-estadia para seus clientes (usuários)”, analisou Oliveira.

Ele lembrou que a RN-18/17 estabelece marcos de início e fim da contagem free time e dever de comunicação. O gerente salientou que a previsibilidade da comunicação de sobre-estadia permite gerir esses prazos, acompanhar a logística dessa carga, informando o cliente e buscando acelerar procedimentos aduaneiros, inclusive junto a outros órgãos para não ocorrer sobre-estadia. Oliveira ressaltou que existem ferramentas de gestão e negociações com transportadores capazes de atenuar efeitos da sobre-estadia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2021

IMO ADOTA MEDIDAS OBRIGATÓRIAS PARA REDUZIR A INTENSIDADE DE CARBONO DOS NAVIOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 17 Junho 2021



Novas medidas obrigatórias para reduzir a intensidade de carbono do transporte marítimo internacional foram adotadas pela Organização Marítima Internacional (IMO), colocando o transporte marítimo em um rumo para cumprir as metas de redução de gases de efeito estufa estabelecidas na Estratégia Inicial da IMO de 2018 para Reduzir as Emissões de GEE dos navios.

O Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da IMO (MEPC 76), reunido em uma sessão remota de 10 a 17 de junho, adotou emendas à

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), Anexo VI, que exigirá que os navios reduzam suas emissões de gases de efeito estufa. Essas alterações combinam abordagens técnicas e operacionais para melhorar a eficiência energética dos navios, também fornecendo blocos de construção importantes para futuras medidas de redução de GEE.

As novas medidas exigirão que todos os navios calculem seu Índice de Eficiência Energética de Navios Existentes (EEXI), seguindo os meios técnicos para melhorar sua eficiência energética e estabelecer seu indicador anual de intensidade de carbono operacional (CII) e classificação CII. A intensidade de carbono relaciona as emissões de GEE à quantidade de carga transportada pela distância percorrida.

Os navios receberão uma classificação de sua eficiência energética (A, B, C, D, E - onde A é o melhor). As administrações, autoridades portuárias e outras partes interessadas, conforme apropriado, são incentivadas a fornecer incentivos aos navios classificados como A ou B, também enviando um sinal forte para o mercado e o setor financeiro.

Um navio classificado como D por três anos consecutivos, ou E, deve apresentar um plano de ação corretiva, para mostrar como o índice exigido (C ou superior) seria alcançado.

O secretário-geral da IMO, Kitack Lim, disse que a adoção das novas medidas seria baseada nas medidas de eficiência energética obrigatórias anteriormente adotadas pela IMO, para conduzir o transporte marítimo no caminho certo para a descarbonização.

"O caminho para a descarbonização é longo, mas também um caminho comum no qual precisamos considerar e respeitar as opiniões uns dos outros. Fizemos um progresso considerável desde o início de nossa jornada", disse Lim, "... seu o progresso continuará a proporcionar o benefício da experiência para poder tomar decisões ambiciosas e baseadas em evidências para a fase 3 da implementação da medida operacional, que será ainda mais reforçada e desenvolvida tendo em conta a revisão da medida de curto prazo e a última ciência do clima ", acrescentou.

As alterações ao Anexo VI da MARPOL (adotadas em um Anexo VI revisado e consolidado) deverão entrar em vigor em 1º de novembro de 2022, com os requisitos para a certificação EEXI e CII entrando em vigor a partir de 1º de janeiro de 2023. Isso significa que o primeiro relatório anual será ser concluído em 2023, com a primeira classificação dada em 2024.

Uma cláusula de revisão exige que a IMO analise a eficácia da implementação dos requisitos CII e EEXI, o mais tardar até 1º de janeiro de 2026 e, se necessário, elabore e adote outras alterações.

Avaliação impactante

Ao adotar a medida, o MEPC também considerou os resultados de uma avaliação de impacto abrangente da medida, que examinou os impactos negativos potenciais sobre os Estados, e concordou em manter os impactos sobre os Estados da medida em revisão para que os ajustes necessários possam ser feitos.

Ao adotar as alterações, o MEPC concordou na sua resolução em realizar um exercício de lições retiradas da avaliação de impacto abrangente das alterações ao Anexo VI da MARPOL, com vista a melhorar o procedimento para a realização de futuras avaliações de impacto.

O Anexo VI da MARPOL tem 100 Estados Contratantes, que entre eles representam 96,65% da navegação mercante mundial por tonelagem.

O MEPC também adotou um plano de trabalho para desenvolver medidas de médio e longo prazo para reduzir ainda mais as emissões de GEE do transporte marítimo.

Diretrizes adotadas

Juntamente com as alterações da MARPOL, o MEPC adotou orientações relacionadas para apoiar a implementação das alterações.

As diretrizes incluem as Diretrizes de 2021 sobre os fatores operacionais de redução da intensidade de carbono em relação às linhas de referência (Diretrizes do fator de redução CII, G3). Isso inclui o fator de redução (Z) necessário, que é definido em uma taxa, em relação a 2019, de 11% até 2026. Isso seria ainda mais reforçado após essa data, levando em consideração a revisão da medida e as últimas ciências do clima.

Atender a ambição inicial da estratégia de GEE

As medidas técnicas e operacionais combinadas, referidas como medidas de intensidade de carbono de curto prazo, estão em linha com a ambição da Estratégia GHG Inicial da IMO, que visa reduzir a intensidade de carbono do transporte marítimo internacional em 40% até 2030, em comparação com 2008.

A estratégia inicial estabelece medidas de curto, médio e longo prazo. As medidas que acabamos de adotar enquadram-se nas medidas de curto prazo.

Trabalho futuro

O MEPC discutiu uma série de propostas sobre como avançar nas próximas etapas do trabalho da IMO para reduzir as emissões de GEE dos navios, levando à revisão da estratégia inicial de GEE em 2023.

O MEPC adotou um plano de trabalho sobre o caminho concreto a seguir para fazer progressos com as medidas candidatas a médio e longo prazo, incluindo medidas para incentivar a mudança dos combustíveis fósseis para os combustíveis com baixo e zero carbono para alcançar a descarbonização do transporte marítimo internacional.

Uma proposta inicialmente considerada pelo MEPC sugeria uma taxa obrigatória de US\$ 100 por tonelada equivalente de dióxido de carbono sobre o óleo combustível pesado. Esta proposta será analisada posteriormente na reunião do grupo de trabalho intersessional no contexto do plano de trabalho adotado, juntamente com outras propostas de medidas de médio prazo.

O plano de trabalho prevê três fases:

Fase I - Compilação e análise inicial de propostas de medidas (primavera de 2021 a primavera de 2022);

Fase II - Avaliação e seleção de medidas a desenvolver (primavera de 2022 a primavera de 2023); e

Fase III - Desenvolvimento de (a) medida (s) a serem finalizadas dentro (uma) data (s) alvo acordada (s).

Proposta IMRB

O Comitê considerou de forma não exaustiva uma proposta de criação de um Conselho Internacional de Pesquisa Marítima, financiado por um imposto sobre o óleo combustível usado no transporte marítimo. A discussão será retomada na próxima sessão do Comitê.

Grupo de correspondência e grupo de trabalho intersessional

O MEPC aprovou os termos de referência para um Grupo de Correspondência sobre Redução da Intensidade de Carbono e reuniões do Grupo de Trabalho Intersessional sobre Redução de Emissões de GEE de Navios (ISWG-GHG 9 e ISWG-GHG 10). O ISWG-GHG 9 deve se reunir em setembro e o ISWG-GHG 10 em outubro de 2021, antes do MEPC 77, que está programado para se reunir de 8 a 12 de novembro de 2021.

MEPC 76 - outros resultados

O MEPC também aprovou outras alterações.

Proibição de HFO no Ártico

O MEPC adotou alterações ao Anexo I da MARPOL (adição de um novo regulamento 43A) para introduzir uma proibição sobre o uso e transporte para uso como combustível de óleo combustível pesado (HFO) por navios nas águas do Ártico a partir de 1º Julho de 2024.

A proibição abrangerá o uso e transporte para uso como combustível de óleos com densidade a 15 ° C superior a 900 kg / m3 ou viscosidade cinemática a 50 ° C superior a 180 mm2 / s. Os navios empenhados em garantir a segurança dos navios ou em operações de busca e salvamento e os navios dedicados à preparação e resposta a derramamentos de óleo seriam isentos. Os navios que atendem a certos padrões de construção no que diz respeito à proteção do tanque de óleo combustível deverão cumprir a partir de 1º de julho de 2029.

Uma Parte da MARPOL com uma linha costeira fazendo fronteira com as águas do Ártico pode renunciar temporariamente aos requisitos para navios que arvoram sua bandeira enquanto operam em águas sujeitas à soberania ou jurisdição dessa Parte, até 1 de julho de 2029.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2021

MAIO DE 2021 SUPERA EM 70% MOVIMENTAÇÃO REGISTRADA UM ANO ATRÁS NO PORTO DO PECÉM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Junho 2021



A movimentação de cargas registrada em maio deste ano, no terminal portuário do Pecém, atingiu as 1.708,897 toneladas, marca 70% superior ao registrado em maio de 2020, quando foram movimentadas 1.007,547 toneladas. Maio do ano passado foi o mês de menor movimentação no porto cearense, em virtude da pandemia da Covid-19.

Ainda na comparação com o mesmo mês do ano passado, somente os desembarques de

marcadorias em maio de 2021 somaram 1.212.619 toneladas, crescimento de 77% em relação ao movimentado em maio de 2020. Já os embarques totalizaram 496.278 toneladas e representam um crescimento de 53% no comparativo com o quinto mês do ano passado.

MOVIMENTO ACUMULADO

A movimentação acumulada em 2021 (janeiro a maio) resultou em 8.459.115 toneladas, crescimento de 24% sobre o mesmo período de 2020, que foi de 6.844.801 toneladas. Os desembarques, ao longo deste ano, atingiram 5.883.856 toneladas, enquanto que, em 2020, totalizaram 4.576.203 toneladas; crescimento de 29% em relação a 2020.

Os embarques foram de 2.268.598 toneladas em 2020. Em 2021, estão em 2.575.258 toneladas, crescimento de 14% sobre 2020.

MOVIMENTO POR NAVEGAÇÃO

A navegação de cabotagem totalizou 4.869.507 toneladas, um crescimento de 39% sobre 2020. Nos desembarques de cabotagem, os principais produtos movimentados foram: minérios (1.790.717 t); combustíveis minerais (520.317 t); cereais (227.560 t); e ferro fundido (217.084 t). Já os embarques de cabotagem ficaram por conta das movimentações de: ferro fundido (411.857 t); combustíveis minerais (229.450 t); sal (212.562 t); e produtos da indústria de moagem (85.598 t).

A navegação de longo curso totalizou 3.589.607 toneladas, um crescimento de 8% sobre 2020. O granel líquido participou com 2.177.875 toneladas – (61%), a carga solta com 1.015.688 toneladas – (28%), o granel sólido 209.122 toneladas – (6%), e a carga containerizada com 186.922 toneladas – (5%).

Nos desembarques de longo curso, os principais produtos movimentados foram: combustíveis minerais (2.016.503 t); ferro fundido (266.497 t); minérios (111.077 t); e máquinas (18.868 t). Os embarques de longo curso tiveram como destaques: ferro fundido (731.565 t); combustíveis minerais (121.096 t); minérios (109.500 t) e frutas (74.223 t).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2021



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