

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 129/2021
Data: 19/08/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
FECHAMENTO DE PORTO NA CHINA VAI AFETAR SANTOS.....	4
VACINAÇÃO DE PORTUÁRIOS É AMPLIADA PARA TRÊS DIAS EM SANTOS.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
ANTAQ AUTORIZA OPERAÇÃO DE INSTALAÇÕES EM MANAUS E PARÁ.....	5
ANTAQ FISCALIZA EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO E INSTALAÇÕES NO PARÁ.....	6
PORTAL PORTO GENTE	7
SANTOS BRASIL ASSINA OS CONTRATOS DOS TRÊS TERMINAIS.....	7
A AGENDA2030 DA SUSTENTABILIDADE JÁ CHEGOU AOS PORTOS.....	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	8
PORTO DE SUAPE INVESTE R\$ 59 MILHÕES EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA PARA MELHORAR COMPETITIVIDADE.....	8
PORTO DO RECIFE: TEMPORADA DE CRUZEIROS É Pauta em REUNIÃO COM A SECRETÁRIA CACAU DE PAULA.....	9
MAERSK FECHA PRIMEIRO NEGÓCIO DE METANOL VERDE EM DIREÇÃO AO LANÇAMENTO DE COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS.....	10
HAPAG-LLOYD ATINGE BONS RESULTADOS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2021.....	11
REINO UNIDO LANÇA ESTRATÉGIA AMBICIOSA DE HIDROGÊNIO.....	11
COMEX DO BRASIL	12
CNI E EMPRESAS APRESENTAM A GOVERNO AGENDA PARA REDUZIR CUSTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL.....	12
CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF.....	13
COMISSÃO DEBATE PRIVATIZAÇÃO DO SERPRO E DA DATAPREV.....	13
ISTOÉ - DINHEIRO	14
CÂMARA ADIA NOVAMENTE VOTAÇÃO DO PROJETO DE REFORMA DO IMPOSTO DE RENDA.....	14
BR DISTRIBUIDORA MUDA DE NOME E PASSA A SE CHAMAR VIBRA ENERGIA.....	15
APROVAÇÃO DE MARCO LEGAL PODE TORNAR ENERGIA SOLAR MAIS ACESSÍVEL.....	16
MONEYTIMES	17
PAÍSES EMERGENTES EM PRODUÇÃO DE PETRÓLEO REJEITAM RESTRIÇÕES CLIMÁTICAS.....	17
COM TRABALHO SÉRIO E VACINAÇÃO, JURO FICA EM UM DÍGITO, DIZ GUEDES.....	19
INDICAÇÕES DE MENDONÇA AO STF E ARAS À PGR CAMINHAM NO SENADO.....	20
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	21
GOVERNO PREPARA NOVA TENTATIVA DE ABERTURA DO MERCADO DE QAV.....	21
MOVIMENTAÇÃO DE DISTRIBUIDORAS DENTRO DOS AEROPORTOS PODE DEPENDER DE AVAL DAS EMPRESAS AÉREAS.....	24
JORNAL O GLOBO – RJ	27
CRISE HÍDRICA CHEGA À AGRICULTURA E AMEAÇA O ARROZ COM FEIJÃO DO BRASILEIRO. ENTENDA.....	27
APESAR DE DECLARAÇÃO DE GUEDES, NÃO HÁ PREVISÃO LEGAL PARA SUSPENSÃO DE PAGAMENTO DE SALÁRIOS.....	29
PROBLEMAS LOCAIS TÊM CAUSADO REVISÕES PARA BAIXO DAS EXPECTATIVAS DE CRESCIMENTO PARA 2022, DIZ PRESIDENTE DO BC.....	31
GUEDES AFIRMA QUE BAIXAR TARIFA DE IMPORTAÇÃO DARÁ 'UMA TRAVADA' NA INFLAÇÃO.....	32
“JÁ TEMOS EQUIPAMENTOS 5G ENCAIXOTADOS, PRONTOS PARA VENDER”, DIZ PRESIDENTE DA ERICSSON.....	33
LEILÃO 5G: RELATOR CONTRARIA TÉCNICOS E MANTÉM REDE PRIVATIVA PARA O GOVERNO.....	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
PORTO DE AÇU PREPARA ‘TERRENO’ PARA INSTALAR INDÚSTRIA DE CELULOSE.....	35
PRODUÇÃO DE AÇO BRUTO CRESCE 14,5% EM UM ANO E CHEGA A 3 MILHÕES DE T EM JULHO.....	36
LEILÃO DA DUTRA TESTA MODELO POLÊMICO E DEVE TER DISPUTA DE GIGANTES.....	37
OS SETORES QUE GANHAM COM A PRIVATIZAÇÃO DOS CORREIOS.....	39
AGU PEDE AO STF PARA NEGOCIAR COM ESTADOS R\$ 15,6 BI DE PRECATÓRIOS QUE UNIÃO PRECISA PAGAR EM 2022.....	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	42
REVOLUÇÃO SILENCIOSA NA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS.....	42
VOLUME DE FRETE RODOVIÁRIO DO AGRO CRESCEU 65% NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	44
MINÉRIO DE FERRO DESABA NA CHINA E TEM MENOR PREÇO EM NOVE MESES.....	45
CBA VAI INVESTIR R\$ 4 BI PARA ELEVAR CAPACIDADE.....	46
PORTAL EXAME	48
O AGRONEGÓCIO BRASILEIRO SEGUE RUMO AO PRIMEIRO TRILHÃO.....	48



PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	49
MAPA SITUA PROJETOS DE COMPLEXOS EÓLICOS OFFSHORE LICENCIADOS PELO IBAMA	49
SILINHO SERÁ DEMOLIDO PARA DAR MAIS ESPAÇO OPERACIONAL AO PORTO DE PARANAGUÁ	50
ZIM VAI ÀS COMPRAS APÓS ENORME LUCRO DO SEGUNDO TRIMESTRE	51
MAERSK GARANTE E-METANOL VERDE PARA PRIMEIRO NAVIO DE CONTÊINERES A COMBUSTÍVEL NEUTRO	51
SUPER TERMINAIS ENCOMENDA 3 GUINDASTES KONECRANES GOTTWALD DA GERAÇÃO 6	52
SETOR QUESTIONA NECESSIDADE DE REGULAÇÃO DE OGMOS PELA ANTAQ	53
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	55
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	55



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FECHAMENTO DE PORTO NA CHINA VAI AFETAR SANTOS

Falta de contêineres tende a se agravar com a interrupção dos trabalhos nos complexos portuários asiáticos

Por: **Fernanda Balbino**



“Cadeia de suprimentos deverá ser afetada” por falta de caixas metálicas, diz executivo do Sindamar Foto: Carlos Nogueira/AT

O fechamento do porto de Ningbo-Zhoushan, na China, por causa de um caso de covid-19, na semana passada, deverá causar impactos no Porto de Santos nos próximos 20 dias. A falta de contêineres no cais santista é um problema que tende a ser agravado com a interrupção dos

trabalhos nesse e em outros complexos portuários asiáticos. As importações, que normalmente crescem no final do ano, em razão das compras de Natal, devem ser afetadas. O porto chinês é considerado o terceiro maior do mundo. E, por isso, seu fechamento deverá impactar rotas comerciais de todo o mundo

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, o fechamento do Canal de Suez, no Egito, por seis dias após o encalhe de um navio resultou no atraso de escalas de várias embarcações e de alguns cancelamentos. Isso, conseqüentemente, afetou a logística dos contêineres.

“Ainda estamos nos recuperando da escassez de contêineres na indústria global da navegação, que encontram-se retidos nos portos, em poder do cliente ou, até, por rolagem da carga, já que os navios estão saindo lotados devido à demanda estar elevada”, afirmou Roque.

Segundo o executivo, o problema atingirá o maior fluxo entre Europa, Estados Unidos e China, refletindo nos manufaturados, peças do setor automotivo, produtos têxteis e componentes eletrônicos. Assim, os reflexos serão imediatos no Brasil.

“Com a crise, os estoques voltaram a ser mínimos e tudo será just in time (com hora exata). O cenário são as montadoras suspendendo fabricação por falta de componentes. A cadeia de suprimentos deverá ser afetada”, afirmou o diretor.

De acordo com Roque, a consequência de todos esses impactos é uma nova turbulência no mercado, com alterações de escalas em todo o mundo. “A demanda da Ásia está muito elevada para Estados Unidos e Europa e terá imenso impacto comercial no mundo.”

Terminais

Para o diretor Comercial do Tecon Santos, Ricardo Buteri, ainda é cedo para estimar impactos no Porto de Santos. Mas o mais provável que haja um atraso na chegada de mercadorias de um mês para o outro.

O executivo da Santos Brasil afirmou contatar representantes de armadores que escalam no porto chinês. Por isso, tem informações de que já há uma previsão de retomada das operações em Ningbo. Isto deve acontecer até o início do mês que vem. “Qualquer impacto que possa acontecer não será antes da segunda quinzena de outubro.”

Buteri destacou que os armadores estão direcionando demandas para outros portos. “Estão operando normalmente em outros terminais, suprimindo a escala de Ningbo.”

Em nota, a DP World Santos informou acompanhar a situação. “Atrasos na programação dos navios, bem como a falta de contêineres no mercado, são problemas sentidos desde o ano passado e que, consequentemente, têm afetado todos os processos do comércio marítimo.”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/08/2021

VACINAÇÃO DE PORTUÁRIOS É AMPLIADA PARA TRÊS DIAS EM SANTOS

Imunização ocorre no Santos Convention Center, na Ponta da Praia

Por: Redação

A Prefeitura de Santos ampliou para três dias o período em que os trabalhadores portuários poderão completar a imunização contra a covid-19 no Santos Convention Center, na Ponta da Praia: será entre segunda e quarta-feira. Quem deixar a vacinação para depois deverá ir a uma unidade de saúde.

O Estado enviou, na última terça-feira (17), 17,8 mil doses de vacina à Cidade. Segundo o Município, cerca de 12 mil serão destinadas aos portuários, que começaram a se vacinar em 27 de maio.

Como a aplicação da primeira dose do imunizante de Oxford/AstraZeneca foi escalonada, as datas em que os trabalhadores deverão tomar a segunda são variadas. Em alguns casos, a vacinação deverá ser apenas no início de setembro.

“Os trabalhadores cuja segunda dose vencer após esse prazo podem procurar qualquer unidade de saúde para imunização”, destacou a Secretaria Municipal de Saúde, em nota.

Margem Esquerda

Em Guarujá, a Prefeitura não pediu segundas doses apenas para esse grupo. “Devido ao avanço da vacinação para a faixa etária de 18 anos ou mais, a aplicação da segunda dose para os portuários se enquadra dentro da vacinação do público em geral.”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/08/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ AUTORIZA OPERAÇÃO DE INSTALAÇÕES EM MANAUS E PARÁ

Uma autorização é para apoio ao transporte aquaviário. A outra, para Estação de Transbordo de

A ANTAQ publicou, nesta quarta-feira (18), dois termos de liberação de operação (TLOs). As autorizações estão na Seção 1 do Diário Oficial da União.

A Agência autorizou a empresa Quadros Cia Ltda., em Manaus (AM), a iniciar a operação de sua instalação de apoio ao transporte aquaviário, conhecida como Pontão Quadros Filhos, na modalidade de instalações flutuantes fundeadas sem ligação com instalação em terra, na capital amazonense.

A outra autorização foi para a Cargill Agrícola S.A., sediada em São Paulo. A empresa poderá iniciar as atividades da Estação de Transbordo de Cargas, conhecida como Cargill Agrícola S.A. -

ETC Miritituba (PA), localizada em Miritituba, região geográfica de Itaituba (PA), para operação integral de movimentação e/ou armazenagem de cargas com perfil de granel sólido.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 19/08/2021

ANTAQ FISCALIZA EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO E INSTALAÇÕES NO PARÁ

Ação faz parte do Plano Anual de Fiscalização e contou com servidores lotados em Belém, Santarém e em Curitiba



Fiscais da Agência em mais uma ação no norte do país

Entre os dias 8 e 13 de agosto, a ANTAQ realizou fiscalizações em Santarém e Itaituba/Miritituba (PA) no Rio Tapajós. Os fiscais da Agência averiguaram empresas brasileiras de navegação que prestam serviço de transporte longitudinal de passageiros e travessia. Além disso, foram fiscalizadas também instalações de registro em operação e em construção. As ações estavam previstas

no Plano Anual de Fiscalização da Agência (PAF) e vão continuar.

As fiscalizações tiveram como um dos focos abordar questões relacionadas à formação de filas de caminhões destinados a estações de transbordo de carga (ETCs) de Miritituba (distrito de Itaituba). A ação contou com vistorias em ETCs e em pátios de triagem da região. Além disso, foram feitas imagens aéreas com o drone da Unidade Regional de Belém para identificar e caracterizar instalações e vias de acesso. Os fiscais não encontraram filas, já que a época é de entressafra e o mercado interno tem absorvido boa parte da produção, reduzindo a exportação e, portanto, o uso das ETCs.

Em Miritituba, os fiscais também realizaram visita técnica ao "Flutuante de Baldeação de Granéis", da empresa Bertolini, que se constitui numa estrutura semelhante a uma Estação de Transbordo de Carga, porém, móvel, ficando atracada a uma instalação de registro às margens do Rio Tapajós. Possui dois tombadores automatizados de caminhão, balanças de pesagem, esteiras e carregador de barça. O embarque da carga é realizado diretamente na balsa que fica abrigada e coberta em área específica do flutuante. Trata-se de uma estrutura inovadora no Brasil.

Houve, ainda, uma visita técnica ao Porto de Santarém, sob gestão da Companhia Docas do Pará (CDP), sendo apresentados pela administração portuária os usos, ocupações e características do porto, dados de movimentação e projetos futuros para fazer frente a um cenário decorrente de limitações logísticas, estruturais e da concorrência com terminais de uso privado, ETCs e portos da Região Amazônica.

Fiscalização cruzada

As fiscalizações na região do Rio Tapajós, de 8 a 13 de agosto, contaram com servidores da Unidade Regional de Belém, do Posto Avançado de Santarém e da Unidade Regional de Curitiba. Trata-se da fiscalização cruzada, que é uma modalidade utilizada pela Agência, permitindo que fiscais de uma unidade regional possam integrar equipes de fiscalização de outras. "Esse intercâmbio permite a troca de experiências entre os fiscais, ampliando os conhecimentos. Além disso é grande fonte motivacional, pois permite que os servidores conheçam realidades e

trabalhos distintos e levem esse conhecimento para a sua jurisdição”, destacou Gabriela Costa, superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais.

“Quando o fiscal se depara com uma realidade diferente da dele e vê a outra equipe em ação, encontrando solução para a problemática local, ele retorna à sua unidade com uma bagagem maior, mais motivado, e com uma gama de ferramentas fiscais mais enriquecida para tratar dos desafios da sua jurisdição”, completou a superintendente.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 19/08/2021



PORTAL PORTO GENTE

SANTOS BRASIL ASSINA OS CONTRATOS DOS TRÊS TERMINAIS

Assessoria de Comunicação

A Santos Brasil, referência em operações portuárias e logísticas, assinou na última sexta-feira (13/8), os contratos de arrendamento de três terminais no Porto de Itaqui (MA), arrematados em leilão realizado na B3 em abril. A cerimônia de assinatura aconteceu na sede da B3, com a presença do ministro da infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, do Secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni, e demais autoridades públicas, além de Antônio Carlos Sepúlveda e Daniel Pedreira Dorea, CEO e CFO da Santos Brasil, respectivamente.



Porto do Itaqui 2 Terminais no Porto de Itaqui (MA). Foto: Divulgação.

Com as assinaturas, concluiu-se o processo licitatório e se iniciam os trâmites para a futura operação das áreas, todas destinadas à movimentação de graneis líquidos. Duas delas são brownfield (já em operação) e a expectativa é de continuidade das operações, agora sob a gestão da Santos Brasil até o primeiro trimestre de 2022. Já a terceira área (greenfield) entrará em fase de projeto e licenciamento para início das obras.

Combinadas, as outorgas ofertadas pela Santos Brasil somaram R \$ 157,3 milhões. O prazo de cada arrendamento é de 20 anos, com possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos. As três áreas totalizarão 190 mil m³ de capacidade instalada, depois de executados os Investimentos previstos em ampliação de capacidade, cujo CapEx pode superar R\$500 milhões.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/08/2021

A AGENDA2030 DA SUSTENTABILIDADE JÁ CHEGOU AOS PORTOS

Editorial Portogente

A gestão cuidadosa da dimensão humana nas cidades portuárias deve ser um requisito universal

Indubitavelmente o mundo está repensando as suas práticas e escolhas em conformidade com a preservação do planeta, para as próximas gerações. Razões pelas quais convém que o setor portuário participe do simpósio virtual Gestão Portuária e Sustentabilidade, na próxima semana,

de 25 a 27 de agosto, organizado por LabPortos. Um debate imperativo, dos portos e suas logísticas, como parte do plano de ação global Agenda 2030.



BTP energia

A Agenda 2030 do Desenvolvimento Sustentável, estabelecida pela Organização das Nações Unidas - ONU, e divulgada como resultado da Conferência Rio+20, realizada em 2012, abrange o econômico, social e ambiental. Frequentemente associada apenas a sua dimensão ambiental, a sustentabilidade é um compromisso com a vida no planeta. E há muito a corrigir, nas emissões de carbono e relacionamento do porto e a cidade.

No Porto de Santos, uma absurda incorreção em tentar estacionar um navio como depósito de gás, com potencial igual a 55 bombas de Hiroshima em torno de 1,5 km de distância do perímetro urbano, mostra a revisão necessária de conceitos operacionais do principal porto do Brasil. E provocou inúmeras manifestações na matéria do Portogente. Certamente a Câmara Municipal de Santos irá bem defender a qualidade de vida da sua cidade na relação com o porto.

No mesmo porto, em situação correta de sustentabilidade, preservando a natureza e gerando trabalho, o Brasil Terminal Portuário – BTP, atesta 100% de uso de energia limpa em seu terminal. De forma pioneira no porto, adquire o I-REC e contabiliza utilização de energia renovável em suas operações. Ao refletir a sustentabilidade das operações portuárias, conclui-se que há muito que mudar. Entretanto, o caso BTP mostra que a mudança já está em curso.

Gestão portuária e sustentabilidade devem ser sinônimos. Refletir este cenário exige um olhar amplo e abrangente nessa atividade, que implica os múltiplos papéis do porto, até onde a sua logística influenciar. O Norte desta tarefa é um ordenamento global, cada vez mais efetivo, pela redução do tamanho do planeta em sociedade, pela tecnologia.

*Fonte: Portal Porto Gente
Data: 19/08/2021*



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE SUAPE INVESTE R\$ 59 MILHÕES EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA PARA MELHORAR COMPETITIVIDADE

Informação: Complexo Industrial Portuário de Suape (19 de agosto de 2021)

Tornar o Porto de Suape mais competitivo e atraente para novos negócios nacionais e internacionais é o foco da administração da estatal pernambucana ao longo deste ano. O investimento previsto é de R\$ 59 milhões em obras de manutenção e requalificação da infraestrutura do complexo portuário, garantindo mais eficiência, agilidade e segurança nas atividades. Entre as intervenções em andamento estão a restauração estrutural do molhe que protege o porto externo (área que abriga quatro píeres e o Cais de Múltiplos Usos (CMU), para operação de carga e descarga); recuperação do Píer de Granéis Líquidos (PGL-2), das vias

portuárias (drenagem e pavimentação), nivelamento do fundo do mar e construção de nova torre de controle (base local onde é realizada a gestão do tráfego das embarcações).



Foto: Porto de Suape

“É um complexo com imensas oportunidades e terreno fértil para novos negócios, gerando novos empregos. Queremos aumentar o volume de cargas, trazer mais agilidade e automação para quem realiza as operações rotineiras. As obras de melhoria e de infraestrutura são essenciais para o bom funcionamento da máquina portuária. Tudo isso aliado a planos estratégicos baseados nas metodologias de inovação, que dará salto qualitativo com a parceria

recente com um dos maiores centros de pesquisa do Brasil, o Cesar, que funciona no Porto Digital”, afirma o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

A maioria das obras já está em andamento, com prazo de conclusão previsto para o final do ano, entretanto, algumas intervenções terão início neste segundo semestre, como a construção da nova torre de controle. “É um projeto arrojado que dará maior conforto, modernidade e celeridade ao trabalho desenvolvido pela equipe que atua no controle de entrada e saída de navios. Foi concebido a partir de um modelo escolhido pelos funcionários em votação interna. A estrutura terá 269,40 metros quadrados de área, com três pavimentos, divididos em várias salas, como a de controle de tráfego, de coordenação, de administrativa, de arquivo e da tecnologia da informação, além de espaço para a praticagem, mirante, estacionamento, copa, vestiário, banheiros, área de convivência dos funcionários, depósito e guarita”, revela o diretor de Engenharia de Suape, Cláudio Valença.

Manutenção – Paralelamente a essas intervenções, Suape vem investindo na manutenção das peças de grande porte das estruturas portuárias. Tudo isso, para que as operações aconteçam com o máximo de segurança e eficiência. Neste mês, o Píer de Graneis Líquidos 3 (PGL-3), responsável por operações de petróleo, diesel e de gás de cozinha, além das operações ship to ship (transferência de cargas de navio para navio), foi beneficiado com a troca de duas defensas, peças responsáveis por absorver o impacto da embarcação durante a atracação no cais. O PGL-3 é dividido em A e B, sendo o segundo mais próximo do final do molhe de abrigo e, por isso, a troca da defesa ocorreu com um plano de logística que içou a peça pelo mar. No total, há 72 equipamentos do tipo no porto e a manutenção acontece no prazo de até 18 meses. Até o final do ano, mais 20 defensas serão substituídas. Troca de boias de sinalização e recuperação de itens como os cabrestantes de atracação dos PGLs são outras intervenções em curso. Haverá, ainda, manutenção da sinalização náutica dos cabeços e píeres do porto.

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

Data: 19/08/2021

PORTO DO RECIFE: TEMPORADA DE CRUZEIROS É PAUTA EM REUNIÃO COM A SECRETÁRIA CACAU DE PAULA

Informação: Porto do Recife (19 de agosto de 2021)



Foto: Coordenadoria de Imprensa

Nesta quarta (18/08) a secretária de Turismo e Lazer da Prefeitura do Recife, Cacau de Paula, e equipe se reuniram com o presidente José Lindoso.

O presidente aproveitou a ocasião para se apresentar aos representantes da SECTUR, que trabalha em conjunto com o Porto em diversas demandas, incluindo a Temporada de Cruzeiros.

Durante a reunião, Lindoso deu as boas notícias da obra de dragagem, prevista para ser finalizada ainda em 2021, e que trará uma profundidade maior ao cais, melhorando a logística de deslocamento dos passageiros para o Terminal.

Ademais, foi reforçada a importância da retomada Temporada de Cruzeiros para o Estado e para a capital pernambucana. Por conta de decreto estadual, está proibida a atracação de navios de passageiros de grande porte, desde março do ano passado. A ideia é que a Temporada 2021/2022 aconteça com um novo protocolo de segurança voltado para a Covid-19.

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

Data: 19/08/2021

MAERSK FECHA PRIMEIRO NEGÓCIO DE METANOL VERDE EM DIREÇÃO AO LANÇAMENTO DE COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS

Informação: MarineLink (19 de agosto de 2021)

A AP Moller-Maersk disse na quarta-feira que assinou um contrato garantindo metanol verde enquanto a maior empresa de navegação do mundo se prepara para operar seu primeiro navio neutro em carbono em 2023.

Com cerca de 90% do comércio mundial transportado por mar, o transporte marítimo global é responsável por quase 3% das emissões mundiais de CO2. A Maersk precisa ter uma frota neutra em carbono até 2030 para cumprir sua meta de emissões líquidas zero até 2050.

“Sim, é um navio, mas é um protótipo de uma solução neutra em carbono escalonável para o transporte marítimo”, disse Morten Bo Christiansen, chefe de descarbonização da Maersk, à Reuters.

A Maersk disse que assinou seu primeiro acordo com a REIntegrate da Dinamarca para produzir cerca de 10.000 toneladas de e-metanol neutro em carbono, que a embarcação precisará para operar a cada ano.

A empresa também está trabalhando para enfrentar os desafios de garantir o abastecimento de combustível, que Christiansen estimou em 20 milhões de toneladas para toda a frota. Como o nome sugere, o metanol verde é produzido usando fontes renováveis ??como biomassa e energia solar.

“Vamos parar de falar sobre combustíveis fósseis e, em vez disso, focar em dimensionar este protótipo porque ele está realmente resolvendo o problema”, disse ele, recusando-se a dar um prazo para quando esse mercado seria realista.

Os navios futuros equipados com motores que podem funcionar com metanol verde serão 10-15% mais caros nos primeiros anos, enquanto o custo do combustível custaria mais do que o dobro do combustível de bunker convencional, disse Christiansen.

“A boa notícia é que, por causa da quantidade de petróleo que consumimos, podemos realmente começar a formar um mercado apenas por nossa demanda”, disse Christiansen.

Ele disse que embora a Maersk carregue os navios mais caros em seus balanços, o custo adicional do combustível será compartilhado com seus clientes.

“Mas na verdade não é muito mais caro, porque mesmo se dobrarmos nosso custo de combustível, o impacto em um par de tênis é de menos de cinco centavos”, acrescentou Christiansen.

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

Data: 19/08/2021

HAPAG-LLOYD ATINGE BONS RESULTADOS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2021

Informação: Guia Marítimo (19 de agosto de 2021)

A Hapag-Lloyd publicou na última semana seus números para o primeiro semestre de 2021. A empresa concluiu o período com um EBITDA de US\$ 4,2 bilhões (EUR 3,5 bilhões). O EBIT subiu para US\$ 3,5 bilhões (EUR 2,9 bilhões) e o lucro do Grupo subiu para US\$ 3,3 bilhões (EUR 2,7 bilhões).

“Em um mercado com uma demanda muito forte por transporte de contêineres, nos beneficiamos de taxas de frete significativamente melhoradas e tivemos um primeiro semestre muito bom. Entre outras coisas, fomos capazes de reduzir nossa dívida líquida em US\$ 1,5 bilhão, embora tenhamos pago um dividendo significativamente mais alto em comparação com o ano anterior”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

De acordo com a empresa, as receitas aumentaram aproximadamente 51% no primeiro semestre de 2021, chegando aos US\$ 10,6 bilhões (EUR 8,8 bilhões), principalmente por causa de uma taxa de frete média 46% mais alta de 1.612 USD / TEU (H1: 2020: 1.104 USD / TEU). O desenvolvimento da taxa de frete foi o resultado da alta demanda combinada com a escassa capacidade de transporte e severos gargalos de infraestrutura.

Os volumes de transporte chegaram a 6.004 TEU e, portanto, 4% acima do valor comparável do ano anterior, que foi impactado por uma queda na demanda no segundo trimestre devido à pandemia COVID-19. Além disso, o preço médio de consumo de combustível foi cerca de 6% mais baixo, que totalizou US\$ 421 por tonelada no primeiro semestre de 2021 (primeiro semestre de 2020: US\$ 448 por tonelada) o que impactou positivamente nos lucros.

Embora a demanda permaneça alta no atual ambiente de mercado, é verificada uma escassez na capacidade de transporte semanal disponível. Por este motivo, a Hapag-Lloyd espera que os lucros permaneçam fortes na segunda metade do ano. O EBITDA para o ano inteiro deve ficar na faixa de US\$ 9,2 a 11,2 bilhões (EUR 7,6 a 9,3 bilhões) e o EBIT na faixa de US\$ 7,5 a 9,5 bilhões (EUR 6,2 a 7,9 bilhões).

“Estamos naturalmente satisfeitos com este extraordinário resultado financeiro. Mas os gargalos nas cadeias de abastecimento continuam a causar enormes tensões e ineficiências para todos os participantes do mercado e temos que fazer o nosso melhor para resolvê-los em conjunto o mais rápido possível. Olhando para o ambiente do mercado hoje, no entanto, não acreditamos que a situação volte ao normal tão cedo – apesar de todos os esforços feitos e da capacidade adicional de contêineres que está sendo injetada. No momento, esperamos que a situação do mercado só melhore no primeiro trimestre de 2022, no mínimo.”

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

Data: 19/08/2021

REINO UNIDO LANÇA ESTRATÉGIA AMBICIOSA DE HIDROGÊNIO

Informação: Maritime Executive (19 de agosto de 2021)

A empresa norueguesa de energia Equinor planeja construir 1,8 GW de capacidade de gás natural em hidrogênio no Saltend Chemicals Park em Humber (PX Group / Equinor)

O Reino Unido lançou sua tão esperada estratégia para o hidrogênio, um plano nacional abrangente projetado para desbloquear US \$ 5,5 bilhões em investimentos até 2030.

Depois de definir o ritmo da energia eólica offshore, o Reino Unido voltou seu foco para o hidrogênio de baixo carbono com a ambição de instalar cinco gigawatts de capacidade de produção na próxima década – incluindo pelo menos 1,8 gigawatts de hidrogênio azul, produzido pela captura e armazenamento de CO2 de produção convencional de gás natural em H2. A nova capacidade fornecerá energia aos transportes e às empresas, especialmente à indústria pesada, e será misturada com gás natural para fornecer energia de aquecimento às residências.

“Hoje marca o início da revolução do hidrogênio no Reino Unido. Esta fonte de energia limpa, cultivada em casa, tem o potencial de transformar a forma como impulsionamos nossas vidas e será essencial para enfrentar a mudança climática e chegar a zero”, disse Kwasi Kwarteng, secretário de Negócios e Energia.

Kwarteng acrescentou que, com potencial para fornecer um terço da energia do país no futuro, a estratégia posiciona o Reino Unido como o primeiro na corrida global para aumentar a tecnologia de hidrogênio e aproveitar os milhares de empregos e investimentos privados que vêm com ela.

O hidrogênio é um princípio fundamental dos planos do Reino Unido para cumprir suas ambições de emissões líquidas de zero de CO2 até 2050. A análise do governo mostra que 20-35 por cento do consumo de energia do Reino Unido até 2050 poderia ser baseado em hidrogênio, com a nova fonte de energia sendo essencial para cumprir as metas de emissões líquidas zero até 2050 e reduzir as emissões em 78% até 2035. O Reino Unido acredita que uma economia em expansão do hidrogênio pode valer US \$ 1,2 bilhão e criar mais de 9.000 empregos de alta qualidade até 2030, podendo chegar a 100.000 empregos até 2050. Poderia desempenhar um papel particularmente importante na descarbonização de indústrias de uso intensivo de energia, como produtos químicos, refinarias de petróleo, energia e transporte pesado, incluindo o transporte marítimo.

Espera-se que a abordagem do governo do Reino Unido para o hidrogênio tome emprestado muito dos sucessos no setor eólico offshore, onde a ação, juntamente com o forte apoio do setor privado, fez com que o Reino Unido se tornasse um líder mundial. Com efeito, o país pretende replicar o esquema de Contratos por Diferença (CfD), que tem sido uma das suas principais ferramentas de apoio ao estabelecimento da energia eólica offshore. O esquema oferece incentivos ao setor privado para investir em energia renovável, garantindo aos desenvolvedores proteção direta contra a volatilidade dos preços no atacado e protegendo os consumidores de pagarem custos de suporte aumentados quando os preços da eletricidade estão altos.

Junto com o início da consulta pública sobre o modelo ideal de negócios de hidrogênio, o governo do Reino Unido está prestando consultoria no projeto de um fundo de hidrogênio líquido zero de \$ 330 milhões que visa apoiar a implantação comercial de novas usinas de produção de hidrogênio de baixo carbono em todo o país.

A resposta inicial da indústria de energias renováveis do Reino Unido foi mista, especialmente devido à inclusão do polêmico hidrogênio azul no plano.

“Embora acolhamos medidas positivas como o novo Fundo Líquido de Hidrogênio Zero, no geral a estratégia não se concentra o suficiente no desenvolvimento da indústria de hidrogênio verde líder mundial no Reino Unido”, disse Dan McGrail, CEO da associação da indústria de energia renovável RenewableUK. “No ano em que o Reino Unido está hospedando a maior cúpula sobre mudança climática em anos, tememos que os investidores internacionais em hidrogênio renovável possam comparar esta estratégia com as de outros países e votar com os pés. O governo deve usar o período de consulta atual para alterar seus planos e definir uma ambição clara para o hidrogênio verde.”

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

Data: 19/08/2021



COMEX DO BRASIL

CNI E EMPRESAS APRESENTAM A GOVERNO AGENDA PARA REDUZIR CUSTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Por Equipe Comex do Brasil - 18 de agosto de 20210

Brasília – O setor produtivo brasileiro está sendo duramente impactado com os efeitos da crise no comércio internacional, que se iniciou com a pandemia de Covid-19, mas vem se agravando mesmo com os avanços na contenção do vírus pelo mundo.

A desorganização sem precedentes nesse mercado, que foi atingido por congestionamentos nos portos, falta de contêineres e valores de frete excessivamente altos, levou a Confederação Nacional da Indústria (CNI), em conjunto com empresas e associações do setor produtivo, a propor ao governo uma agenda de 11 ações para mitigar os custos e gargalos logísticos do comércio exterior, no curto e longo prazo.

Entre as propostas estão a ampliação do monitoramento, transparência e divulgação de estatísticas do comércio exterior brasileiro; a conclusão da implantação do Portal Único de Comércio Exterior e da Janela Única Aquaviária; e a divulgação da Resolução Normativa nº 18, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que trata dos direitos e deveres dos usuários de transportes aquaviários, dos agentes intermediários e das empresas de navegação.

Esta agenda de propostas é resultado do webinar e de levantamento realizados pela CNI, no mês de julho, que discutiu o contexto atual e as perspectivas para o transporte internacional de contêineres e contou com a participação de representantes de diferentes segmentos do setor industrial brasileiro. Os participantes fizeram relatos sobre como as questões de transparência e de equilíbrio estão afetando o comércio exterior. Mais de 70%, dos 128 participantes, sofreram com a falta de contêineres ou de navios e 96% observaram um aumento no valor do frete de importação, enquanto 76% nas exportações

O documento com as 11 propostas foi enviado na segunda-feira (16) ao secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, Geanluca Lorenzon; ao secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni; e ao diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery. Constam como signatários do ofício 34 entidades de diversos setores, tais como máquinas e equipamentos, papel e celulose, veículos e autopeças, dentre outros.

Propostas do Setor Produtivo para Redução do Frete Marítimo (1,5 MB)

https://static.portaldaindustria.com.br/portaldaindustria/noticias/media/filer_public/8c/00/8c000b7b-3b93-4da8-8622-851dff50e40/cfb-fce_gt-comexlogistica_fretescntrs_infograficoconsultaagendapropostas.pdf

(*) Com informações da CNI

Fonte: *Comex do Brasil - DF*

Data: 19/08/2021



CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF

COMISSÃO DEBATE PRIVATIZAÇÃO DO SERPRO E DA DATAPREV

Por Roberto Suguino/Agência Senado



Dataprev está no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados promove audiência pública na sexta-feira (20) sobre a privatização do Serpro e da Dataprev.

O debate ocorre às 14h30, no plenário 12, com

transmissão interativa pelo e-democracia.

O pedido para realização da audiência é dos deputados Erika Kokay (PT-DF) e Carlos Veras (PT-PE). Eles destacam a relevância de ambas as empresas para a manutenção e garantia do sigilo e a segurança de dados estratégicos para o Estado brasileiro, para empresas e cidadãos em geral. "Como o sigilo fiscal dos contribuintes, informações do comércio exterior, segurança pública", exemplificam.

Eles consideram fundamental debater o tema. "Sob pena de o atual governo inviabilizar duas empresas que são altamente lucrativas, competitivas e geradoras de desenvolvimento e que têm se destacado nos últimos anos pelos resultados financeiros alcançados".

Foram convidados para o debate:

- a diretora de assuntos jurídicos da Federação Nacional dos Empregados em Empresas e Órgãos Públicos e Privados de Processamento de Dados, Serviços de Informática e Similares (Fenadados), Débora Rodrigues;
- a representante da Frente Nacional dos Trabalhadores em Informática (FNI), Vera Guassu;
- o procurador da República e coordenador do Grupo de Trabalho Tecnologia da Informação e Comunicação da Câmara de Consumidor e Ordem Econômica do Ministério Público Federal, Alexandre Assunção e Silva, entre outros.

Fonte: Agência Câmara de Notícias - DF
Data: 19/08/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CÂMARA ADIA NOVAMENTE VOTAÇÃO DO PROJETO DE REFORMA DO IMPOSTO DE RENDA

Por *Maria Carolina Marcello*

BRASÍLIA (Reuters) – A Câmara dos Deputados decidiu adiar mais uma vez a votação do projeto que altera a cobrança do Imposto de Renda, que estava prevista para esta terça-feira, mediante resistências dentro e fora do Congresso.

Deputados demonstraram desconforto em aprovar a proposta como está, principalmente em relação a trecho que trata da taxa de dividendos em 20%. Parlamentares advogam por um escalonamento, mas a demanda estaria enfrentando pouca abertura para negociação por parte do Ministério da Economia.

Ao mesmo tempo, governos estaduais e municipais apontaram que o texto implica em perdas de arrecadação, o que comprometeria a prestação de serviços locais.

Ao defender a votação do projeto por considerar que chega “maduro” ao plenário, o relator da proposta, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), afirmou que se aprovada, a medida poderia proporcionar uma redução da carga tributária sobre o setor produtivo.

“É claro que existem muitas versões que circulam esse projeto... e há também muitos lobbies atuando contra esse projeto”, disse o relator, da tribuna, pouco antes de ser aprovado o requerimento que retirou a matéria da pauta desta terça-feira.

“Para a ampla maioria dos brasileiros, haverá uma forte redução de carga, para os pequenos, uma isenção”, acrescentou.

Mais cedo, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), simpático à votação do projeto, já havia admitido a possibilidade de adiamento.

Ao comentar que seguiria no “périplo” de tentar votar a proposta, Lira voltou a dizer que o tema não tem como chegar a um acordo ou unanimidade enquanto trata do “paradigma” de taxar dividendos. O presidente da Câmara já lembrou, em algumas ocasiões, que sua previsão inicial era colocar a matéria em votação no início de agosto, quando o Congresso retornou do recesso legislativo.

Mas a resistência ao projeto é tamanha que, segundo uma fonte, ele corria o risco até mesmo de ser rejeitado caso fosse a voto nesta terça. Várias bancadas orientaram a favor da retirada de pauta.

RESISTÊNCIAS

Esta não é a primeira vez que a votação da proposta é adiada. Na última quinta-feira, com o projeto já em pauta, a grande maioria dos líderes de bancada pediu a Lira mais tempo para avaliar e discutir o texto. A deliberação foi postergada para esta terça, e agora mais uma vez adiada.

As resistências ao projeto não se restringem ao Congresso. Mais cedo, o Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda dos Estados e do DF (Comsefaz) afirmou em nota que a mais recente versão do substitutivo do projeto traz perdas de arrecadação aos governos regionais.

Em outra nota, a Associação Brasileira das Secretarias de Finanças das Capitais (Abrasf) afirmou que as capitais dos Estados e as maiores cidades do país sofrerão perdas de cerca de 1,5 bilhão de reais caso a mais recente versão do projeto de reforma do IR seja aprovada.

A proposta original de reforma do IR do governo encaminhada à Câmara previa uma redução gradual da alíquota do IR da Pessoa Jurídica e a implantação de uma taxa de 20% sobre os dividendos, entre outras mudanças. A estimativa é que o conjunto das medidas geraria um ganho líquido de 1,9 bilhão de reais para o governo em três anos.

O relator do projeto na Câmara modificou pontos da proposta e, em negociação com o governo, aprofundou a desoneração do IRPJ, mas também previu uma mudança na Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL), que não é compartilhada com Estados e municípios. A ideia, ao incluir a CSLL, foi poder mexer menos no IRPJ, que afeta diretamente a arrecadação dos governos regionais.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 19/08/2021

BR DISTRIBUIDORA MUDA DE NOME E PASSA A SE CHAMAR VIBRA ENERGIA



O novo nome foi anunciado neste dia 19 de agosto durante uma live com a participação do presidente da companhia, Wilson Ferreira Junior (Crédito: Divulgação/BR Distribuidora)

A partir desta quinta-feira, a BR Distribuidora passa a se chamar Vibra Energia. O novo nome foi anunciado neste dia 19 de agosto durante uma live com a participação do presidente da companhia, Wilson Ferreira Junior. Ele disse que o nome remete a um

novo posicionamento de mercado da empresa, que quer agora ser vista como uma companhia de energia voltada à econômica de baixo carbono.

“Liderei várias transformações empresariais nos últimos 25 anos, a maior parte delas no pós ou no pré-privatização. Quando cheguei aqui a transformação já estava em ritmo acelerado. Vamos pensar em novos negócios para a transição energética, na importância da conveniência, dos negócios da chamada adjacência, da fidelidade e meios de pagamentos digital”, comentou ele.

O presidente da empresa afirmou que com a mudança na marca, foi dado mais um passo importante na jornada rumo à economia de baixo carbono, comprometimento com a agenda ESG e criação de valor para a sociedade e os investidores.

Leonardo de Castro Burgos, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Marketing, disse que a marca não vai mudar nos postos, que continuarão sendo licenciados exclusivos da Petrobras. Na aviação é a mesma coisa, a marca BR Aviation continua. “A marca BR Aviation continuará sendo referência de qualidade e segurança nas operações”, disse.

No mercado automotivo, a Vibra é licenciada da marca Petrobras, e continuará com a atual identidade visual e símbolo BR, formando uma rede com cerca de 8,3 mil postos de combustíveis, em todo o País. Em lubrificantes, é líder de mercado com a linha top of mind Lubrax, que possui mais de 600 itens para aplicações automotivas, industriais, marítimas e ferroviárias. Na conveniência a Vibra Energia atua nos postos com a marca BR Mania. Nos postos, tem ainda os centros de lubrificação automotiva Lubrax+.

Já com a marca BR Aviation, a companhia abastece aeronaves em mais de 90 aeroportos brasileiros. No mercado de energia, a Vibra atua por meio da comercializadora Targus, da qual possui 70%.

Segundo a companhia, o branding, para a criação do novo nome e da nova marca, ficou a cargo da Tátil Design de Fred Gelli.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 19/08/2021

APROVAÇÃO DE MARCO LEGAL PODE TORNAR ENERGIA SOLAR MAIS ACESSÍVEL

Por Lana Pinheiro - editora de ESG da DINHEIRO



Fazenda solar da Órigo Energia em Brasília de Minas: investimentos no setor podem chegar a R\$ 22,6 bilhões este ano (Crédito: Divulgação/Órigo Energia)

Depois de dois anos de muito imbróglio, os agentes do setor de energia solar no Brasil têm algo a comemorar. A Câmara dos Deputados aprovou na quarta-feira (18) o texto do Projeto de Lei 5829/19 que institui o novo marco legal da geração de energia limpa descentralizada. O documento agora segue para o Senado, mas essa primeira vitória é de extrema relevância, pois indica um aumento de segurança jurídica aos investidores nacionais e internacionais que enxergam no Brasil grande oportunidade de aplicar capital para a produção e comercialização do combustível verde. Com mais investimentos, mais produção e, com o aumento da oferta, caem os preços na conta de luz do consumidor final.

Pelo modelo de governança vigente, as empresas donas de parques solares descentralizados usavam a rede de distribuição da região para levar a energia até o cliente sem pagar pelo serviço. Para cada 1 megawatt de energia gerado, era descontado 1 crédito na conta de luz do usuário. Em outras palavras, mesmo prestando um serviço, as distribuidoras passaram os últimos anos sem ver a cor do dinheiro o que gerava grande atrito no mercado e impactava a disponibilidade da energia solar ao cidadão. Agora, isso muda. O valor da remuneração ainda está em debate, mas acontecerá.

A decisão vem em boa hora. Em um ano repleto de dificuldades econômicas devido a questões políticas e sanitárias, a crise hídrica preocupa cidadãos, que estão pagando bandeira vermelha na conta de luz, e empresários. Em recente pesquisa, a Confederação Nacional da Indústria (CNI)

constatou que 90% dos executivos estão preocupados com a agenda. Dentre os principais temores estão o aumento do custo da energia (83%), a possibilidade de racionamento (63%) e a instabilidade ou interrupções no fornecimento (61%). Todos com grande impacto na já combatida economia brasileira.

Com as regras mais claras, a expectativa do setor é que o volume de investimento cresça de maneira substancial. “A aprovação do PL vai atrair investimentos privados robustos que ajudarão o País a sair da situação de déficit de energia no qual se encontra”, disse o presidente da Órigo Energia, Surya Mendonça, a DINHEIRO. De acordo com o executivo, para gerar 1 MW de capacidade solar, é necessário cerca de US\$ 1 milhão em investimento. “Por isso, ter regras claras e seguras era essencial para atrair capital. O risco é grande”, afirmou.

Mesmo com as inseguranças jurídicas existentes sem o marco regulatório, dados do Instituto Nacional de Energia Limpa (Inel) apontam que, desde 2012, a energia solar já movimentou mais de R\$ 38 bilhões em negócios e gerou mais de 224 mil empregos no País. Para este ano, a Absolar projeta investimentos de R\$ 22,6 bilhões no setor e geração de novos 140 mil postos. Ainda assim, a fonte de energia solar representa pouco mais de 1% da matriz energética no Brasil.

Além de trazer mais recursos, o marco regulatório contribui para o País de duas outras formas. A primeira, aumentando as chances do Brasil de aumentar sua relevância em uma economia global que busca alternativas para a transição de uma matriz energética de origem fóssil para a renovável. A segunda, como benefício social para a comunidade local. Segundo Heber Galarce, presidente do Inel, a proposta aprovada pelo plenário da Casa pode viabilizar o acesso à energia mais barata a todos. “O texto permite que todo cidadão brasileiro, independentemente de sua renda, tenha a possibilidade e viabilidade regulatória para acessar a geração distribuída”, afirmou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 19/08/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

PAÍSES EMERGENTES EM PRODUÇÃO DE PETRÓLEO REJEITAM RESTRIÇÕES CLIMÁTICAS

Por Reuters



O contraste entre esses objetivos e os governos se movendo para impor regras de emissões de carbono zero até 2050 (Imagem: Pixabay)petróleo

Os mais novos países produtores de petróleo do mundo ganharam destaque na conferência de tecnologia OTC desta semana, com planos ambiciosos para explorar descobertas de óleo e gás em corrida contra a transição energética global para uma matriz com menor emissão de carbono por combustíveis.

Na conferência que destacou combustíveis renováveis e mais “limpos” e investidores se afastando de apostas nos combustíveis fósseis, Brasil, Gana, Guiana e Suriname estabeleceram agendas para bombear massivamente petróleo e gás que poderiam remodelar suas economias se eles puderem colocar os produtos no mercado antes que os valores diminuam.

O contraste entre esses objetivos e os governos se movendo para impor regras de emissões de carbono zero até 2050 ficou claro na primeira grande conferência e exposição de tecnologia de petróleo dos EUA desde o início da pandemia.

Historicamente, um lugar para as empresas de petróleo se gabarem de descobertas em águas profundas, a conferência deste ano em Houston apresentou combustíveis mais limpos e a urgência na redução de emissões, acentuando tecnologias de baixo carbono, energia eólica no mar e hidrogênio de combustão limpa.

Chave Para o Futuro

“Temos milhões de pessoas sem eletricidade na África,” disse o ministro da Energia de Gana, Matthew Opoku Prempeh, em um discurso ecoado por outros produtores de energia emergentes. “Transição de energia não significa que veremos nossos recursos inexplorados.”

Com três quartos da Guiana cobertos por floresta, as emissões de carbono das enormes descobertas de petróleo e gás podem ser absorvidas, disse Bharrat Jagdeo, vice-presidente da Guiana, durante a conferência.

“Fomos convocados a deixar nosso óleo no solo. Acredito que isso é totalmente injusto”, disse Jagdeo.

“Ao sermos um pequeno país, não teremos a capacidade e a estrutura para uma operação ideal da indústria de petróleo agora, mas vamos continuar melhorando.”

Suriname, que compartilha uma bacia de petróleo com a Guiana, também acredita que pode ingressar no clube dos principais produtores e usar a receita do óleo para financiar o desenvolvimento de combustíveis mais limpos.

O país está trabalhando com as principais petrolíferas, como TotalEnergies e Chevron, e a estatal Qatar Petroleum em possíveis descobertas.

“Precisamos saber o que a indústria de petróleo e gás vai entregar no final do dia”, disse Patrick Brunings, gerente de exploração e ativos de subsuperfície para a empresa de energia do Suriname Staatsolie.

“Precisaremos desse dinheiro para investir nessas indústrias verdes”, disse ele.

Offshore é Mais Limpo

As bacias offshore novas e algumas existentes, incluindo o Golfo do México dos EUA, produzem petróleo com menos emissões de carbono por causa de tecnologias avançadas e poços de maior volume, disseram executivos do setor.

Mesmo com energia solar, eólica e o hidrogênio aumentando como fontes alternativas, a demanda por combustíveis fósseis não vai desaparecer, argumentam os especialistas.

Metas de efeito estufa podem ser ajudadas se os produtores desenvolverem campos de petróleo com emissões de carbono potencialmente mais baixas do que as áreas tradicionais.

“O que é necessário é que tenhamos certeza de que produzimos a energia que a sociedade precisa com uma atitude responsável”, disse Veronica Coelho, chefe no Brasil da norueguesa Equinor.

O Brasil, já uma potência do petróleo, posiciona-se como um produtor de petróleo do pré-sal, visto com uma das fontes fósseis menos poluentes.

O país planeja realizar duas rodadas de licitação neste ano e estimular o desenvolvimento das áreas do “pré-sal”. “O pré-sal é um ativo extraordinário e muito importante”, disse Decio Oddone, presidente-executivo da produtora brasileira Enauta.

Com horizontes de investimento de cinco a dez anos antes da produção começar em novos campos, os produtores estão pedindo novas concessões.

“Com a transição energética, se não oferecermos esses ativos agora, correremos o risco de deixar recursos no solo”, disse o diretor-geral da agência reguladora brasileira ANP Rodolfo Saboia.

Fonte: MoneyTimes

Data: 19/08/2021

COM TRABALHO SÉRIO E VACINAÇÃO, JURO FICA EM UM DÍGITO, DIZ GUEDES

Por Reuters



Vai parar Brasília se tiver que pagar isso com as leis vigentes. Se fizer reforma da Lei de Responsabilidade Fiscal ou fizer exceção para o teto é outra conversa (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

Ações como “trabalho sério”, ampla vacinação e o aguardo da próxima eleição é o que farão o juro da economia brasileira ficar em um dígito, defendeu nesta quinta-feira o ministro da Economia, Paulo Guedes, em meio à elevação das taxas longas no mercado diante de temores crescentes com o descontrole das contas públicas conforme o ano eleitoral se aproxima.

“Nós com a nossa confusão aqui já estamos começando a empurrar os juros para dois dígitos de novo”, disse o ministro, ao participar de audiência pública na Comissão de Relações Exteriores do Senado.

“Se a gente trabalhar sério, vacinar, baixar a bola, esperar a próxima eleição, juro fica de um dígito”, completou ele, destacando ainda considerar o Brasil uma democracia “vigorosa”.

Em sua participação na audiência, Guedes disse que o pagamento de 90 bilhões de reais em precatórios no Orçamento do ano que vem não é exequível e que arcar com essa conta significa necessariamente cortar outras despesas essenciais, inclusive salários.

“Vai parar Brasília se tiver que pagar isso com as leis vigentes. Se fizer reforma da Lei de Responsabilidade Fiscal ou fizer exceção para o teto é outra conversa. Mas com as leis vigentes eu só tenho um jeito de cumprir e ficar constitucionalmente dentro”, disse ele, em referência à PEC dos Precatórios enviada pelo governo ao Congresso propondo o parcelamento dessas obrigações.

Segundo Guedes, a PEC foi concebida para “oferecer alternativas”. Ele afirmou que se ela não for aprovada pelos parlamentares, “não tem problema, vamos mandar Orçamento com 90 bilhões para precatórios e faltando dinheiro para tudo mais, inclusive salários”.

Requisições de pagamento expedidas pela Justiça após derrotas definitivas sofridas pelo governo em processos judiciais, os precatórios são despesas obrigatórias. Como têm crescido vertiginosamente, eles têm na prática comido espaço, sob a regra do teto, para outras despesas.

Na véspera, o secretário de Orçamento do Ministério da Economia, Ariosto Culau, afirmou que o pagamento integral dos precatórios no ano que vem inviabiliza o financiamento da terceira dose de vacina contra a Covid-19 prevista em plano de imunização encaminhado pelo Ministério da Saúde.

Membros da equipe econômica têm buscado ressaltar, nos últimos dias, que a PEC é crucial para permitir que o governo gaste não só com a expansão do Bolsa Família objetivo declarado do presidente Jair Bolsonaro—, mas com uma série de outras rubricas no ano que vem.

Mas a percepção de que a medida tem viés eleitoreiro e que representa um calote constitucionalizado ajudou a azedar o humor dos mercados nos últimos dias, com elevação das taxas longas de juros, que já passam de 10%, e alta do dólar frente ao real.

Nesta quinta-feira, Guedes procurou passar uma mensagem de comprometimento com as contas públicas ao dizer que o governo pensa em programas sociais dentro da regra do teto. De acordo com o ministro, o objetivo é fazer “Bolsa Família que caiba nos orçamentos públicos”.

A PEC dos Precatórios divide em dez parcelas o pagamento dos precatórios de mais de 66 milhões de reais e impõe uma limitação provisória dos pagamentos anuais de precatórios a 2,6% da receita corrente líquida, o que também sujeitará precatórios entre 66 mil reais e 66 milhões de reais a eventual parcelamento.

Pelo texto, os precatórios de até 66 mil reais serão integralmente quitados.

Com a medida, a estimativa do Ministério da Economia é ganhar 33,5 bilhões de reais em espaço orçamentário no ano que vem.

“Meio Difícil”

O ministro criticou na audiência entidades que dizem se posicionar a favor de reformas, mas que colocam obstáculos à apreciação das matérias, citando nominalmente a Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Nesse sentido, Guedes pontuou que a primeira parte da reforma tributária enviada pelo governo ao Congresso, voltada ao consumo e que mirava a unificação de PIS e Cofins num imposto único, está parada há um ano.

“A indústria toda diz que apoia, mas não anda o primeiro passo”, afirmou ele.

“Agora nós estamos tentando mandar o segundo passo. Está meio difícil também”, complementou Guedes, em referência à reforma do Imposto de Renda, cuja votação na Câmara dos Deputados já foi adiada três vezes.

Fonte: MoneyTimes
Data: 19/08/2021

INDICAÇÕES DE MENDONÇA AO STF E ARAS À PGR CAMINHAM NO SENADO

Por Reuters



Aras foi indicado a uma recondução ao cargo de procurador-Geral da República, mas também pode enfrentar problemas entre senadores (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

As indicações do presidente Jair Bolsonaro de André Mendonça para o Supremo Tribunal Federal (STF) e de Augusto Aras para um segundo mandato como procurador-Geral da República deram alguns passos

em sua tramitação no Senado Federal.

Até então tida como polêmica e passível de enfrentar resistências entre senadores após a crise institucional entre os Poderes nos últimos dias, a indicação de André Mendonça foi despachada na quarta-feira à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, informou a Secretaria Geral da Mesa nesta quinta.

A CCJ é responsável pela análise e sabatina do indicado. Para isso, é necessário que seja designado um relator, que fará um parecer sobre a escolha do nome. Uma vez aprovada, a

indicação segue ao plenário do Senado, onde precisa de ao menos 41 votos favoráveis para ser aprovada.

Já no caso de Aras, já foi marcada sua sabatina na CCJ para a próxima terça-feira. Aras foi indicado a uma recondução ao cargo de procurador-Geral da República, mas também pode enfrentar problemas entre senadores.

Na véspera, os senadores Fabiano Contarato (Rede-ES) e Alessandro Vieira (Cidadania-SE) apresentaram ao STF uma notícia-crime contra o procurador-geral por suposto crime de prevaricação.

A peça, dirigida à ministra do STF Cármen Lúcia, pede que o caso seja analisado pelo Conselho Superior do Ministério Público Federal.

Os parlamentares solicitam que seja investigada suposta omissão e recusas de Aras em relação aos ataques do presidente Jair Bolsonaro e aliados ao sistema eleitoral brasileiro, na defesa do regime democrático brasileiro e na fiscalização do cumprimento da lei no enfrentamento à pandemia de Covid-19.

Fonte: MoneyTimes

Data: 19/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO PREPARA NOVA TENTATIVA DE ABERTURA DO MERCADO DE QAV

O trabalho interno envolve a ANAC (aviação civil) e ANP (combustíveis), além de outras áreas do governo, como o próprio Ministério da Infraestrutura.

Por Larissa Fafá - 18 de agosto de 2021 - Atualizado em 19 de agosto de 2021 - Em Combustíveis, Política energética

BRASÍLIA – Desde o primeiro semestre, a equipe da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia tem mantido uma articulação entre agências para chegar a uma solução que dê mais acesso à infraestrutura e promova a concorrência no mercado de combustível de aviação.

O diagnóstico, nada inédito, é que o setor está praticamente fechado nas mãos das três maiores empresas — Air BP, BR Distribuidora e Raízen.

O trabalho interno envolve a ANAC (aviação civil) e ANP (combustíveis), além de outras áreas do governo, como o próprio Ministério da Infraestrutura.

De uma forma simplificada, pode-se dizer que a regulação da ANP é do aeroporto para fora e da ANAC, do aeroporto para dentro. Mas há uma série de momentos em que há interseção das duas agências em uma mesma etapa.

A ideia é usar parte do diagnóstico da situação já feita no início deste ano pelo Subcomitê de Abastecimento de Combustível de Aviação, no Abastecimento Brasil, para também oferecer a equipe técnica da própria Economia em estudos e avaliações adicionais.

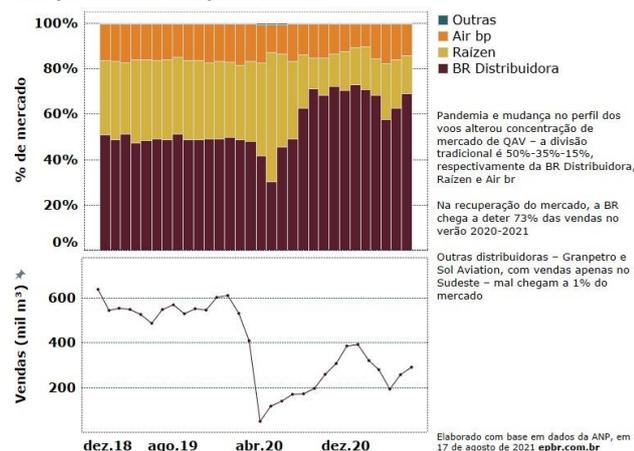
“O diagnóstico que a gente tem preliminar hoje é de que existe uma dificuldade prática no acesso, em especial no mercado em Guarulhos”, afirma o subsecretário de Regulação e Mercado do Ministério da Economia, Edson Silveira Sobrinho.

O trabalho para uma resolução conjunta, na visão do subsecretário, tem maiores chances de resultar em uma mudança regulatória sem falhas ou brechas, que possa garantir a aplicação das novas regras.

Não há planos para levar o assunto para o Congresso Nacional, ao moldes do que precisou ser feito para o mercado de gás natural.

“Até o momento não identificamos a necessidade de legislação ou mudanças de decretos. Estamos trabalhando com a possibilidade de regulação em conjunto das agências”, explicou.

Market share e venda de querosene de aviação, entre janeiro de 2019 e junho de 2021



Criação de comitê de usuários é avaliado pela ANAC

Dentre as muitas propostas de solução para diversificar o segmento de distribuição de QAV, uma das que devem ir à consulta pública na ANAC é a criação de um comitê de usuários para avaliar a entrada de novos atores nos Parques de Abastecimento de Aeronaves (PAAs).

Ou seja, as próprias empresas aéreas também teriam poder de decidir sobre a movimentação de distribuidoras dentro dos aeroportos. Em último caso, se mesmo assim o novo player entender que não há embasamento para um

pleito de entrada, pode recorrer à ANAC, a quem caberia a arbitragem.

“A gente sabe que tem um elo com todo interesse em fazer com o que o preço do combustível seja menor possível. Então, nessa revisão, estamos estudando uma forma de fazer com que as empresas aéreas tenham poder na certificação de novas companhias dentro do aeroporto”, explicou o diretor da ANAC, Tiago Pereira.



Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos desde 2017, Tiago Pereira foi nomeado diretor da agência em 2020 (ANAC)

Segundo ele, a entrada da visão dos consumidores poderia, inclusive, ajudar a agência a tomar decisões, ao passo que as informações já chegariam no órgão regulador com contrapontos por já ter sido discutida num primeiro nível.

Um outro ponto levantado por agentes do setor como uma possível saída para a concentração do atual mercado, especialmente nos PAAs, seria a desverticalização da operação da rede de hidrantes e dutos por um agente independente, que não participasse da cadeia de distribuição.

A ideia era repetir o modelo já adotado em outras áreas, como a energia elétrica com o Operador Nacional do Sistema (ONS), mas específico para cada aeroporto.

Entretanto, Pereira destaca que a medida não é a preferida porque implicaria na criação de mais um elo da cadeia e necessariamente em um custo adicional às empresas aéreas.

“Esse operador vai cobrar uma margem de remuneração, né? Então tem a margem da Petrobras, a margem da distribuidora e aí poderíamos ter uma tendência de aumento do preço”, pontuou.

Segundo o diretor, existe cautela com o desenho da revisão da regulação para que as medidas não acabem gerando mais distorções do que benefícios.

Uma das metas é encerrar os questionamentos judiciais

A expectativa da ANAC, em trabalho conjunto com a equipe econômica, é que a nova minuta de resolução esteja pronta para consulta pública até o final do ano.

O tema é considerado prioritário dentro da agência, especialmente após recentes judicializações da sanção da agência com a concessionária de Guarulhos.

A Raízen, segunda maior no mercado também acionou judicialmente o governo pelo leilão de aeroportos de abril, que terminou com concessão de 22 aeroportos no Sul, Centro-Oeste, Norte e Nordeste, pela inclusão de cláusulas contratuais regulando o acesso ao suprimento de combustíveis.

A empresa entende que sem previsão legal ou regulatória, a ANAC ficaria impedida de exigir a garantia de acesso por contrato de concessão.

Procuradas pelas epbr, tanto a Raízen como a Air bp defenderam que a preservação da segurança regulatória é fundamental para viabilizar novos investimentos no mercado de downstream para aviação. Veja a íntegra dos posicionamentos no fim do texto.

“Avaliamos que qualquer tipo de intervenção estatal na economia e no funcionamento do mercado constitui um retrocesso e um desincentivo a investimentos”, diz a Raízen.

A Air bp reiterou “a importância do regulador na manutenção da clareza e segurança jurídica como parte fundamental para viabilização do investimento no setor de aviação”.

A revisão pretendida é da Resolução nº 302 de 2014, que assegura o livre acesso às infraestruturas aeroportuárias para que empresas aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, como o abastecimento das aeronaves.

As novas regras, se aprovadas pela diretoria colegiada da ANAC, passam a valer para todos os concessionários de aeroportos no Brasil.

A regulamentação atual não define exatamente quais são as facilidades que devem ser acessadas para que seja configurado o livre acesso em condições não discriminatórias.

Há entendimento dentro da agência que o compartilhamento das estruturas de tancagem, dutos e hidrantes, que compõem os PAAs, são consideradas essenciais para a atividade da distribuição, especialmente nos aeroportos de Guarulhos e Galeão.

Os dois representam cerca de 60% do consumo de QAV no Brasil pela demanda de abastecimento em maior escala de voos internacionais. Também é usado pelas distribuidoras como suprimento de outros aeroportos próximos, como em Congonhas e Santos Dumont.

Já para o restante dos aeroportos, a agência pretende monitorar os novos contratos. A partir da última rodada de licitação de aeroportos, a ANAC passou a autorizar previamente os contratos de concessão para avaliar possíveis medidas concentradoras de mercado no segmento de abastecimento de aeronaves.

Na ANP, defesa por regra de acesso para terceiros

No mesmo esforço concentrado para novos modelos de comercialização e armazenamento, a ANP avalia quatro modelos a serem adotados nos aeroportos, de acordo com o porte, infraestrutura e a restrição do espaço operacional.

A principal delas é para a base de distribuição de combustíveis com regra de acesso, que poderia ter uma nova regulamentação para acesso de terceiros à infraestrutura existente. De forma semelhante ao que é feito para dutos e terminais aquaviários, a ANP seria responsável por mediar os casos que não fossem aceitos pela concessionária ou pelas outras distribuidoras.

Para isso, também deve versar sobre os critérios técnicos de entrada e a forma de remuneração dos ativos, dois pontos que têm sido motivo de discordância entre as distribuidoras que detêm participação no mercado e outras que desejam acessar a infraestrutura.

A agência também estuda uma adoção de um modelo que crie a figura do operador logístico, responsáveis pela operação da infraestrutura de armazenamento para aeroportos estratégicos abastecidos por dutos.

Isso permitirá, por exemplo, que os locais sejam utilizados como hubs de distribuição para outros aeroportos independente da atuação da distribuidora em grandes aeroportos, como Guarulhos.

Porém, o tema não anda com tanta celeridade dentro da agência. A revisão das resoluções nº 17 e 18 de 2006 estão em análise desde 2019 e são constantemente incluídas – e postergadas – na agenda regulatória.

A saída da Petrobras do mercado de refino e o Novo Mercado de Gás demandou trabalho redobrado de regulação da agência nos últimos anos. Internamente, já se admite que mais uma vez a revisão das regras para o QAV pode ficar para o próximo ano.

O que dizem as distribuidoras?

“A Air bp reafirma seu prestígio à livre concorrência e ao melhor atendimento, segurança e qualidade daqueles que usufruem dos aeroportos brasileiros.

Tais princípios norteiam a sua atuação e investimentos feitos em infraestrutura e nas operações de distribuição de QAV – atividade notoriamente sensível e complexa que exige experiência comprovada e compromisso com a segurança operacional.

Da mesma forma reiteramos a importância do regulador na manutenção da clareza e segurança jurídica como parte fundamental para viabilização do investimento no setor de aviação”.

“A Raízen participa ativamente de diversas discussões setoriais que buscam um ambiente concorrencial isonômico, além de fazer recorrentes investimentos em infraestrutura para abastecer o Brasil em seus diversos modais.

Entendemos que o mercado de querosene de aviação tem oportunidades reais em andamento quando debatemos a questão do preço do produto, como o desinvestimento das refinarias da Petrobras, hoje fornecedora única e com produção insuficiente para atender a demanda nacional e os leilões portuários, que devem atrair mais investimentos no segmento, impulsionando a modernização e aumento de capacidade.

Também avaliamos que qualquer tipo de intervenção estatal na economia e no funcionamento do mercado constitui um retrocesso e um desincentivo a investimentos.”

Procurada, a BR Distribuidora preferiu não se manifestar.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 19/08/2021

MOVIMENTAÇÃO DE DISTRIBUIDORAS DENTRO DOS AEROPORTOS PODE DEPENDER DE AVAL DAS EMPRESAS AÉREAS

Por epbr - 19 de agosto de 2021 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Newsletter, Petróleo e gás, Política energética

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A equipe da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia tem mantido uma articulação entre ANAC (aviação civil) e ANP (combustíveis) para chegar a uma solução que dê mais acesso à infraestrutura e promova a concorrência no mercado de combustível de aviação.

— O diagnóstico, nada inédito, é que o setor está praticamente fechado nas mãos das três maiores empresas — BR Distribuidora, Ipiranga e Raízen. Leia mais

— De forma simplificada, pode-se dizer que a regulação da ANP é do aeroporto para fora, e a da ANAC, do aeroporto para dentro. Mas há uma série de momentos em que há interseção das duas agências em uma mesma etapa.

— Dentre as muitas propostas para diversificar o segmento de distribuição de QAV, uma das que devem ir à consulta pública na ANAC é a criação de um comitê de usuários para avaliar a entrada de novos atores nos Parques de Abastecimento de Aeronaves (PAAs).

— Ou seja, as próprias empresas aéreas teriam poder de decidir sobre a movimentação de distribuidoras dentro dos aeroportos. Em último caso, se mesmo assim o novo player entender que não há embasamento para um pleito de entrada, pode recorrer à ANAC, a quem caberia a arbitragem.

Gás Natural. A Petrobras anunciou a validade da nova proposta da Excelerate na licitação que prevê o arrendamento do Terminal de GNL da Bahia. A empresa refez a proposta, depois que a inclusão de uma condicionante na proposta comercial havia levado à desclassificação da oferta. Foi a única a participar da reabertura da concorrência.

— A Excelerate ofereceu pouco mais de R\$ 3 milhões de pagamento mensal, que poderia totalizar R\$ 92 milhões para o contrato de dois anos e meio (30 meses).

— Confirmada a aderência da oferta às regras do edital, o arrendamento do terminal pode, enfim, caminhar para um desfecho.

— Recentemente, a Petrobras manifestou interesse em reduzir sua participação no suprimento de gás natural para distribuidoras da região Nordeste. Um dos motivos é o arrendamento do terminal de GNL da Bahia, em negociação com a Excelerate Energy.

— Até o momento, a Potiguar E&P fechou acordo para fornecimento de gás no Rio Grande do Norte; e a Shell em Pernambuco. Há também um contrato da Alvo Petro com a Bahiagás.

— Fora do Nordeste, a New Fortress Energy projeta um terminal para Santa Catarina para atender clientes industriais e distribuidoras da região Sul.

Crise hídrica. Além de fazer parte do acordo assinado entre a Petrobras e o Cade para a abertura do mercado de gás natural no país, o arrendamento do Terminal de GNL da Bahia faz parte de um esforço para tentar ampliar a oferta do combustível para térmicas, que – segundo a Petrobras – subiu de 2 milhões para 35 milhões de m³/dia, de setembro do ano passado até julho.

— Na última terça (17/8), a Aneel autorizou a Petrobras a usar óleo combustível, por conta da falta de gás natural, na Termo Ceará. O custo de geração vai ser de R\$ 1.551 por MWh (megawatt-hora), contra os R\$ 431 térmicos a gás. Folha

Também fazem parte das ações da Petrobras para ampliar a disponibilidade de gás natural para térmicas:

- Ampliação da capacidade do Terminal de Regaseificação da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, de 20 milhões para 30 milhões de m³/dia;
- Posicionamento de dois navios regaseificadores nos Terminais da Bahia e do Rio;
- Importação de GNL chegando a mais de 14 navios por mês;
- Flexibilização, pela ANP, da especificação do gás processado na unidade de tratamento de Caraguatatuba; e
- Interligação das Rotas 1 e 2 de escoamento de gás do pré-sal.

Excedente da cessão onerosa. A produção de petróleo dos volumes excedentes da cessão onerosa deverá atingir 4 bilhões de barris até 2030, ou o equivalente a 56% de toda produção de partilha no Brasil, apontou nessa quarta (18/8) o presidente da Pré-sal Petróleo (PPSA), Eduardo Gerk, durante evento promovido pela Câmara de Comércio Brasil-Texas em Houston, em paralelo à Offshore Technology Conference (OTC).

— A União terá direito a mais de 900 milhões de barris de petróleo, sendo 43% referentes aos contratos de Búzios, Sépia, Atapu e Itapu.

— A comercialização da parcela da União será realizada pela PPSA.

— Gerk indicou ainda que todos os 19 contratos de partilha da produção hoje em operação no país devem gerar investimentos de US\$ 164 bilhões até 2030, em poços (44%), equipamentos subsea (30%) e FPSOs (26%).

ExxonMobil quer reduzir emissões com óleo brasileiro. No mesmo evento, Juan Lessmann, da ExxonMobil, afirmou que a empresa entende que o Brasil pode ajudar a reduzir as emissões da major com a produção de petróleo do pré-sal.

- “Esse é o foco agora: redução de emissões”, disse Lessmann no evento. “O Brasil traz uma grande oportunidade para isso”. Reuters

Enauta anunciou a criação de um Comitê de Auditoria, com a eleição de José Manuel Matos Nicolau como coordenador do Comitê, membro externo e especialista em contabilidade societária, e Luiz Carlos Costamilan e Leduvy Gouvêa Filho, como conselheiros.

Os preços do petróleo recuaram pelo quinto dia nessa quarta (18/8), com investidores preocupados com o aumento dos casos de Covid-19 e a chegada da oferta de grandes produtores ao mercado.

— O Brent fechou a sessão em queda de 0,80 dólar, ou 1,2%, a 68,23 dólares o barril. A marca de referência mundial recuou 11% nos últimos 13 dias de negociações. Os futuros do WTI caíram 1,13 dólar, ou 1,7%, para 65,46 dólares o barril. Reuters

“Energia elétrica. Se desperdiçar, vai faltar”. A campanha lançada pelo governo federal, financiada pelo Programa de Eficiência Energética, em parceria com as distribuidoras representadas pela Abradee, eleva, enfim, o tom do enfrentamento à crise energética.

- O site da campanha – Consumo Consciente Já (consumoconscienteja.com.br) – foi divulgado à imprensa nessa quarta (18/8) pelo Ministério de Minas e Energia.
- “O sistema elétrico do Brasil é todo interligado, mesmo que chova no Norte, se não chover no Sul, o sistema fica desequilibrado e não prejudica a transmissão de energia. Por isso, todos nós precisamos fazer um consumo mais consciente de energia”, diz a campanha.
- Pede que o consumidor de baixa tensão – até agora, excluído das medidas para estimular o deslocamento ou racionalização do consumo de energia elétrica – tome medidas de economia. E frisa: “se desperdiçar, vai faltar”.

O MME evita falar em crise energética. Atribui a conjuntura à falta de chuva e vem tomando medidas para deslocar o consumo de grandes consumidores e contratar mais energia térmica à disposição do ONS.

— Em junho, o ministro Bento Albuquerque fez um pronunciamento em rede nacional de rádio e TV negando o risco de apagão ou racionamento, mas pedindo economia de água e energia.

A pasta tem sido diligente nos comunicados para negar o agravamento da crise: se posiciona contrariamente quando a imprensa ou até mesmo os órgãos oficiais, como o ONS, apontam o agravamento da situação e o risco de racionamento.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 19/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CRISE HÍDRICA CHEGA À AGRICULTURA E AMEAÇA O ARROZ COM FEIJÃO DO BRASILEIRO. ENTENDA

Culturas irrigadas, como café, tomate e hortaliças também deverão ter safras menores, pressionando preços dos alimentos, que acumulam alta de 15%

Por Eliane Oliveira



Crise hídrica ameaça safras de culturas irrigadas, como arroz e feijão Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA - Ao mesmo tempo em que o país se vê sob ameaça de novo racionamento de energia com a crise hídrica, o agronegócio começa a sentir os efeitos da falta de chuvas no país. No setor que mais cresce no país, a agricultura irrigada, aquela em que é aplicada água diretamente na raiz das plantas e mais presente

na produção de alimentos para o mercado interno, já convive com aumento de custos e quebra de safra.

A falta de chuvas pode frear novos negócios e é mais uma pressão sobre os preços dos alimentos que acumulavam alta de 15, 27% nos últimos 12 meses até julho.

De acordo com a Confederação Nacional de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), já foram observadas altas em torno de 30% no custo da irrigação em vários estados. Representantes do agronegócio no Sul do Brasil também estimam perdas de até 50% na produção da dupla mais famosa do prato do brasileiro: o arroz e o feijão.

A falta de chuvas e os baixos níveis dos reservatórios começam a afetar a produção de produtos cultivados tanto na chamada agricultura de sequeiro (na qual a irrigação pode ocorrer somente nos períodos secos) como na agricultura irrigada, onde o uso do direcionamento da água para as plantas é constante.

No Paraná, o maior estado produtor, houve queda de 20% em relação ao que foi projetado para a segunda safra de feijão, informou o Instituto Brasileiro do Feijão e Pulses (Ibrafe). Ao sul do Rio Grande do Sul, as perspectivas para o início do plantio de arroz irrigado são preocupantes.

Desde 2018, chove menos do que deveria na região, e a principal fonte, a barragem do Arroio Duro, que acumula água no inverno e na primavera para irrigar no verão, está bem aquém da capacidade, com 38%, quando deveria ficar, nesta época, estar em 70%.

Everton Fonseca, engenheiro agrônomo e gerente de operação e manutenção da Associação dos Usuários do Arroio Duro, relata que o volume de chuvas está 30% do normal para esta época do ano. Ele é um dos responsáveis pela distribuição de água para três municípios com capacidade para irrigar 20 mil hectares.

No ano passado, a área irrigada diminuiu 26% e, este ano, a redução chegaria a 30%, em uma projeção conservadora.

—Se as previsões se confirmarem, a queda pode chegar a 50% — prevê Fonseca.

Segundo ele, a população de Camaquã, Arambaré e Cristal está se abastecendo com caminhões pipas. Grande parte dos moradores que está no campo usa poços artesianos, ou cacimbas superficiais.

Impacto no IDH

De acordo com o último censo agropecuário do IBGE, a área plantada da agricultura familiar no Brasil é de 81 milhões de hectares. Segundo o Atlas Irrigação da Agência Nacional de Águas (ANA), 8,2 milhões de hectares são irrigados:

—Os números são expressivos, dependendo do tipo de cultura — ressalta Jordana Girardello, assessora técnica da Comissão Nacional de Irrigação da CNA.

Segundo ela, 90% do arroz produzido no Brasil são irrigados, e o café cultivado por esse sistema corresponde a 30%, ou um terço do que é colhido no país. Atualmente, há três safras por ano de feijão. A terceira safra se dá 100% por irrigação e equivale a 20% do total colhido no país.

O tomate industrial, cultivado por gotejamento e usado na fabricação de polpa, molho e ketchup, é outro forte exemplo de produto a ser seriamente afetado, assim como as hortaliças em geral.

Professor de Finanças do Ibmec, Haroldo Monteiro diz que a falta de chuvas influencia principalmente o preço de alimentos como frutas, verduras e legumes:

— O consumidor vai sentir os efeitos na feira.

Segundo o economista-chefe da Órama, Alexandre Espírito Santo, uma redução na produção dos alimentos em razão da seca pode contribuir para elevar ainda mais a inflação dos próximos meses.

— Os grupos Alimentação e Bebidas e Transportes são os que mais pesam no IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo), acima de 20% cada.

Sob o ponto de vista ambiental, destaca Girardello, a irrigação exerce um importante papel, pois é a única forma de aumentar a produção sem expandir o plantio em novas áreas. E tem atuação direta na melhora do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) nas populações de regiões mais carentes.

Um exemplo é o que acontece no Vale do São Francisco. Os municípios limítrofes de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE) aumentaram em 70% o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) em uma década, graças à agricultura irrigada.

— As chuvas são sempre incertas e não há um planejamento adequado, para evitar problemas no uso da água. Você pode até ficar sem energia, mas sem alimentos e água não dá — afirma Lineu Neiva Rodrigues, chefe-adjunto de pesquisas da Embrapa.

Rodrigues lembra que o país ainda é muito dependente de hidrelétricas e precisa investir mais em outras fontes de energia, como a eólica e a solar, principalmente no eixo mais urbanizado do Brasil, que é o grande afetado pelo problema.

Ele explica que a falta de chuvas e a queda dos reservatórios atingem, principalmente, a Bacia do Paraná, que abastece a região Centro-Sul do país:

— A agricultura já começa a ser atingida, e hidrovias importantes para o escoamento da safra podem ser seriamente prejudicadas.

Miguel Oliveira, diretor do Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet), diz que ainda há um período longo de seca para enfrentar.

ONS: Operador pede a todas as usinas do país que suspendam paradas de manutenção no segundo semestre

— Não dá para saber agora como ficará a agricultura irrigada, mas a produção agrícola pode ser afetada. Nosso problema é saber quando começará a chover e qual a quantidade de chuva.

Melhoria de barragens

Produtora rural de soja, milho, sorgo, feijão irrigado e gado para corte em Paracatu (MG), Rowena Petroll aprendeu com a crise de 2017. A falta de água impediu o plantio de culturas de inverno e seu faturamento caiu a um quarto do que recebia.

— De lá para cá, melhoramos a estrutura para a reserva de água disponível e fizemos melhorias na estrutura de barragens, mas muitos produtores estão preocupados, pois não fizeram esse investimento.

(Colaborou Stephanie Tondo)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/08/2021

APESAR DE DECLARAÇÃO DE GUEDES, NÃO HÁ PREVISÃO LEGAL PARA SUSPENSÃO DE PAGAMENTO DE SALÁRIOS

Compra e aplicação de vacinas também não estão ameaçadas pelas dificuldades orçamentárias impostos pelo aumento das despesas com precatórios

Por Manoel Ventura



Esplanada dos Ministérios, em Brasília Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — Apesar das declarações do ministro da Economia, Paulo Guedes, de que pode faltar dinheiro para o pagamento de servidores públicos, diante do aumento das despesas com dívidas judiciais — em mais uma investida pela aprovação da PEC dos Precatórios —, não há qualquer previsão legal para suspensão de salários por conta do crescimento de

outras despesas.

Nem mesmo o teto de gastos — que limita o crescimento das despesas da União à inflação do ano anterior — é justificativa para não pagar salários.

Salários e aposentadorias são despesas obrigatórias e precisam ser pagas. Não podem ser bloqueadas e nem cortadas. Neste ano, por exemplo, o Orçamento demorou quatro meses para ser aprovado. Mesmo assim, os salários continuaram sendo pagos.

Daniel Couri, diretor da Instituição Fiscal Independente, reforça que os precatórios também são despesas obrigatórias.

— Salários são gastos obrigatórios, assim como os precatórios. Deixar de pagar não é uma opção. Se o problema é o teto de gastos, a solução é reduzir outras despesas, como emendas parlamentares e financiamento de campanha, ou acionar os gatilhos previstos na regra — afirma.

O teto de gastos prevê uma série de gatilhos, como o congelamento de reajustes de servidores, mas não o corte de salários.

— Seria mais fácil se não tivesse sido criada uma regra inexecutável para o acionamento dos gatilhos, que é o subteto de 95% dos gastos obrigatórios — afirmou.

Em termos orçamentários, também não haveria impedimento para compra e aplicação de vacinas contra a Covid-19 em 2022, como chegou a ser falado pelo secretário de Orçamento Federal, Ariosto Culau.

Essas despesas podem ser feitas por meio de crédito extraordinário, um mecanismo que depende apenas de uma edição de medida provisória, tem validade imediata e é feita fora do teto de gastos.

Todas as despesas com a pandemia (como gastos com saúde e auxílios) estão sendo feitas fora do teto por meio de créditos extraordinários desde o ano passado.

Investimentos e novo Bolsa Família em risco

Outras despesas citadas pelo secretário de Orçamento, por outro lado, de fato ficam ameaçadas pelo crescimento dos precatórios.

Na medida em que os precatórios sobem muito acima da inflação, eles consomem espaço para os gastos em que o governo tem poder de decisão.

Enquanto salários e aposentadorias são obrigatórios, obras, investimentos e ações sociais não são — dependem, portanto, de espaço orçamentário.

Bolsas de estudo, manutenção da máquina e o próprio Bolsa Família não são classificados como gastos “obrigatórios” e precisam disputar espaço no Orçamento. Por isso, quando gastos com precatórios sobem muito, reduz espaço para despesas como o novo Bolsa Família.

Isso ocorre porque o teto sobe com base na inflação. Se uma despesa de caráter obrigatório como o precatório cresce acima do índice de preços, outras despesas “manejáveis” — como investimentos — precisam ser cortadas.

O governo precisará pagar R\$ 89,1 bilhões de precatórios (despesas judiciais definitivas), um crescimento de cerca de 60% na comparação com os valores gastos neste ano. O crescimento inviabiliza uma alta de cerca de R\$ 26 bilhões no Bolsa Família — que hoje custa R\$ 34 bilhões anuais.

Por isso, o Ministério da Economia enviou uma PEC ao Congresso para parcelar precatórios em dez anos (com uma entrada de 15%), abrindo espaço de R\$ 33 bilhões no Orçamento de 2022.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/08/2021

PROBLEMAS LOCAIS TÊM CAUSADO REVISÕES PARA BAIXO DAS EXPECTATIVAS DE CRESCIMENTO PARA 2022, DIZ PRESIDENTE DO BC

Campos Neto afirmou que mercado está preocupado com mudanças no Bolsa Família
Por Gabriel Shinohara



Campos Neto disse que ruídos tem feito com que agentes de mercado alterassem suas expectativas Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — Em meio às discussões sobre um parcelamento da PEC dos Precatórios e a abertura de espaço no Orçamento de 2022 para aumentar os valores do Bolsa Família, o presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, disse nesta quinta-feira que problemas locais têm causado uma série de revisões das expectativas de crescimento para 2022.

— Nós tivemos muitos aumentos nas expectativas de crescimento no Brasil para 2021. No começo, era acompanhado por 2022, mas penso que os ruídos recentes que tivemos sobre muitos fatores locais estão começando a fazer com que alguns agentes econômicos revisem para baixo suas previsões de crescimento para 2022 — disse Campos Neto em evento do Conselho das Américas.

O mercado tem piorado suas projeções para o PIB neste ano por conta de riscos fiscais, como um possível parcelamento do pagamento de precatórios, e da previsão de juros mais elevados em 2022. O Itaú, por exemplo, mudou a perspectiva de crescimento de 2% para 1,5% e a MB Associados diminuiu de 1,8% para 1,4%.

Os riscos fiscais afetam as expectativas de inflação. Com expectativas mais altas, o BC tende a aumentar os juros para colocar o índice na meta. Taxa de juros mais altas têm um efeito negativo no crescimento da atividade econômica.

De acordo com o relatório Focus, que reúne as expectativas do mercado, a inflação deve ficar em 3,9% em 2022, acima da meta de 3,5%. Para evitar que as projeções se elevem mais, o BC subiu os juros para 5,25% e sinalizou que deve aumentar ainda mais.

No evento desta quinta-feira, Campos Neto afirmou que esses ruídos têm um peso relevante nas decisões dos agentes econômicos de revisar suas projeções de inflação.

Segundo o presidente do BC, há uma incerteza no cenário internacional um pouco alta, que se soma a uma incerteza sobre o nível de ruído institucional em “como o Brasil funciona” e no “conflito entre poderes”.

Campos Neto também citou a preocupação do mercado com as mudanças no Bolsa Família e o compromisso fiscal do governo.

— O mercado está ligando algumas ações que o governo está fazendo com a vontade de ter um programa mais robusto e ligando alguns coisas que o governo tem feito com as eleições e acho que isso cria um ruído adicional. Acredito que quando o governo explicar o que o Bolsa Família vai ser e como vai ser pago, eu acho que vai retirar um pouco dessa incerteza vista no mercado — explicou.

O presidente do BC ainda ressaltou que a situação fiscal do país atualmente é melhor do que o projetado há cinco meses e que a autoridade monetária fará o que for preciso para atingir a meta de inflação.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/08/2021

GUEDES AFIRMA QUE BAIXAR TARIFA DE IMPORTAÇÃO DARÁ 'UMA TRAVADA' NA INFLAÇÃO

Ministro voltou a defender a abertura comercial brasileira e diz que Brasil não pode ser prisioneiro de "amarras ideológicas" no Mercosul

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu, nesta quinta-feira, a redução imediata de 10% das alíquotas de importação usadas pelo Mercosul no comércio com outros países. Guedes argumentou que, além da necessidade de modernizar o bloco, a queda das tarifas será importante para combater a alta da inflação.

—Baixar em 10% as tarifas de importação dará até uma travada na alta da inflação e aumentará a oferta de alimentos, aço, materiais de construção, entre outros — afirmou o ministro, em audiência pública na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado.

Paulo Guedes atacou a forma como está o Mercosul. Segundo ele, o bloco não corresponde mais às expectativas que existiam quando foi criado, há 30 anos, e foi perdendo importância em relação a outros parceiros internacionais por duas razões: as elevadas alíquotas que fazem parte da Tarifa Externa Comum (TEC) e o impedimento de um dos sócios negociar acordos comerciais em separado dos demais integrantes.

Ele reiterou que a abertura comercial será acompanhada da redução do Custo Brasil. O ritmo será gradual e previsível, para que a base produtiva brasileira não seja desorganizada.

— O Brasil não pode ser prisioneiro de negociações ideológicas, que atrasam o progresso brasileiro. Somos liberais democratas, queremos fazer integração, mas não somos trouxas, pois vamos preservar nosso parque industrial produtivo —assegurou o ministro.

A proposta inicial de Guedes era de uma redução de 20% das tarifas, que acabou suavizada para 10% em 2021 e 10% em 2022. A Argentina não aceitou e fez duas alegações: a situação econômica do país e o efeito da queda das alíquotas sobre a indústria local.

Já a possibilidade de um integrante do Mercosul negociar com terceiros mercados em separado dos demais sócios do bloco é uma ideia defendida há mais de 20 anos pelo Uruguai. Porém, uma resolução de 2000 passou a considerar que acordos com redução de tarifas com outros países só podem ser fechados em conjunto.

— O Mercosul está ficando irrelevante para o Brasil. A Argentina não precisa participar, se não puder neste momento —afirmou o ministro da Economia.

Guedes ressaltou que, enquanto a tarifa média do Mercosul está em 13% a 14%, no resto do mundo a taxa está entre 4% e 5%. Disse que o acordo com a União Europeia só foi fechado, em meados de 2019, graças ao presidente argentino Mauricio Macri, que era liberal como o governo Bolsonaro. Os dois países também pediram, juntos, a adesão à Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

— Vamos dançar com todo mundo — disse o ministro, em uma referência à postura do Brasil de querer negociar com todos os mercados, sem distinção.

Para Guedes, uma solução para o Mercosul seria transformar o bloco em uma área de livre comércio. Hoje é uma união aduaneira presa pela TEC.

— Se fôssemos uma área de livre comércio, o Brasil poderia negociar, o Uruguai também. Mas estaríamos ainda irmãos, todos juntos. Hoje, somos prisioneiros de uma aliança que não consegue se concretizar.

Ele relatou que, em conversa com autoridades argentinas, avisou que o Brasil é "grande demais para ficar preso em uma gaiola".

— Ou nos modernizamos, ou o Brasil vai quebrar a gaiola —disse.

Também convidado a participar da audiência pública, o chanceler Carlos França reforçou a visão de Guedes, ao dizer que o bloco não se transformou em uma plataforma para inserção competitiva dos quatro países nos mercados globais. Disse que o Mercosul começou a discutir acordos comerciais com vários países, como Canadá, Coreia do Sul e Cingapura, mas ainda está bem distante de outros parceiros internacionais.

— Estamos trabalhando para lançar novas frentes negociadoras com Indonésia e Vietnã, e ampliar os acordos atuais com Índia e Israel — afirmou França.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/08/2021

“JÁ TEMOS EQUIPAMENTOS 5G ENCAIXOTADOS, PRONTOS PARA VENDER”, DIZ PRESIDENTE DA ERICSSON

Rodrigo Dienstmann diz que fábrica em SP exporta produtos enquanto Brasil não lança 5G e que atraso causou perdas de R\$ 25 bi por ano ao país

Por Bruno Rosa



Rodrigo Dienstmann é presidente da Ericsson
Foto: Divulgação

RIO - A sueca Ericsson, uma das principais fornecedoras de equipamentos de telecomunicações, já está pronta para iniciar a corrida pelo 5G. O leilão da nova frequência deve ocorrer em outubro, segundo a previsão do governo, apesar de o Tribunal de Contas da União (TCU) não ter concluído ainda sua análise final sobre o edital. Em entrevista ao

GLOBO, o novo presidente da companhia, Rodrigo Dienstmann, disse que a fábrica de São Paulo já está com equipamentos prontos para vender para as operadoras de telefonia.

Enquanto isso não ocorre, parte da produção vem sendo exportada a outros países.

A sessão do TCU para deliberar sobre o edital do 5G, realizada nesta quarta-feira, foi suspensa por uma semana devido a um pedido de vista. Mesmo assim, o ministro das Comunicações, Fábio Faria, afirmou que o governo manterá seu cronograma e o leilão será realizado até outubro. Apesar do pedido de vista, o TCU já formou maioria para aprovar o edital.

O ponto mais polêmico do texto, e que é alvo de críticas de muitas operadoras, é o que exige a construção de uma rede privatizada para o governo federal, que, por conta das condições impostas no documento, não poderá ter a participação da chinesa Huawei como fornecedora. Equipamentos da Huawei, porém, poderão ser usados nas demais redes 5G.

Além de Huawei, a sueca Ericsson, a finlandesa Nokia, a coreana Samsung e a japonesa Fujitsu são as principais fornecedoras de equipamentos para 5G.

A Ericsson tem quatro fábricas no mundo, uma delas em São José dos Campos, onde produz dois tipos de rádio 5G.

Com a decisão do TCU é possível ter 5G já em dezembro?

Sendo em outubro o leilão (como prevê o governo), é possível. A nossa fábrica já está com as linhas prontas. Já temos equipamentos 5G encaixotados. E, se as operadoras quiserem, já podem ter a rede viva este ano sem causar interferência com o sinal de TV, mas claro que não vão conseguir fazer um investimento massivo em qualquer área. A decisão do TCU veio dentro do esperado e reforça o otimismo para eventualmente este ano darmos o primeiro passo em 5G. O mais importante é que, pela primeira vez, o leilão não arrecadatório (cujo objetivo é principalmente arrecadar recursos para o caixa do governo) foi mantido.

Mas se o leilão de 5G fosse hoje, vocês já teriam equipamentos para vender?

Hoje, nossa fábrica em São José dos Campos, em São Paulo, produz dois tipos de rádio 5G, que é o último ponto antes da antena. Estamos ampliando para a produção de quatro rádios. Hoje, estamos preparados para segurar a demanda do mercado. Nossa fábrica do Brasil está exportando para países da Europa e para os EUA. A cada ano que não temos 5G, significa um deslocamento de R\$ 25 bilhões em investimentos, serviços e impostos.

Qual é meta da Ericsson com 5G no Brasil?

Os objetivos são múltiplos por conta dos diversos casos de uso do 5G. Isso traz novos clientes. No leilão, podem ter até cinco empresas comprando frequências. Entre as grandes operadoras, nas quais temos 52% de participação hoje, vamos buscar consolidar essa fatia. Tem ainda as teles menores do setor e um grupo de empresas que estão estabelecendo redes neutras para prover banda larga residencial com 5G. Há aplicações industriais, na agricultura, mineração e portos.

Apple: 'Queremos criar aplicativos para todos. Precisamos ter certeza de que todos são capazes de criar um app', diz diretora

E qual é a meta de crescimento no 5G?

Não temos um número, mas a ideia é crescer. Estamos vindo de um momento, por conta da pandemia, em que os investimentos estavam sendo mantidos sob controle. Agora, com a reabertura da economia e o 5G, esperamos ter uma curva de crescimento.

Mas qual vai ser a estratégia de 5G? A empresa será mais agressiva com preços?

Atendemos todas as demandas. Já estamos instalando em alguns clientes equipamentos que já são compatíveis com 5G. Muito da nossa estratégia é dar a eles a capacidade de estarem preparados rapidamente para fazer a mudança. Nossa estratégia é baixar o custo.

E quanto a empresa investe no desenvolvimento de iniciativas 5G?

Investimos R\$ 100 milhões em pesquisa e desenvolvimento por ano. Temos um centro de inovação em Indaiatuba, em São Paulo. Temos pesquisa, por exemplo, em inteligência artificial que pode dar a drones capacidade de interpretação de imagens em petróleo e agricultura. Em mineração, por exemplo, a ideia é que haja mais máquinas autônomas

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/08/2021

LEILÃO 5G: RELATOR CONTRARIA TÉCNICOS E MANTÉM REDE PRIVATIVA PARA O GOVERNO

Consultores do TCU recomendaram retirar do edital obrigações como construção de infraestrutura exclusiva para administração federal, mas ministro concordou com União

Por Manoel Ventura e Bruno Rosa

BRASÍLIA E RIO - O voto em favor do edital do 5G do ministro Raimundo Carreiro, relator do caso no Tribunal de Contas da União (TCU), que já obteve maioria do plenário, contraria a área técnica do órgão em pelo menos dois pontos.

O ministro decidiu manter a construção de uma rede privativa para a administração pública federal e o programa de conectividade na Amazônia (com cabos acompanhando leitos de rios) como investimentos obrigatórios.

Técnicos do TCU avaliaram que a exigência desses investimentos fere o preceito do interesse coletivo previsto na Lei Geral de Telecomunicações (LGT) por atenderem a pequenos grupos. Os dois projetos devem custar cerca de R\$ 2,5 bilhões aos vencedores do leilão e estão entre os principais pontos que desagradam às empresas de telecom. O governo anunciou que pretende fazer o leilão em outubro.

Mas Carreiro concordou com a avaliação do governo quanto ao enquadramento da rede privativa como de “interesse da coletividade”.

Reservas a chinesa

A rede privativa será móvel para todos os Poderes no Distrito Federal e de fibra óptica para outras regiões do Brasil, principalmente capitais. Foi a solução encontrada pelo governo para a disputa pela presença da chinesa Huawei na infraestrutura das redes 5G no Brasil.

Embora o edital não barre a chinesa, ela não poderá participar da rede privativa do governo por conta das condições impostas no documento.

Os EUA pressionam pela retirada da empresa das redes, alegando riscos de segurança. A Huawei é uma das principais concorrentes do setor, ao lado da sueca Ericsson e da finlandesa Nokia. A China tem defendido sua empresa.

Nos bastidores, o adiamento da conclusão da avaliação do edital pelo TCU deixou os defensores da posição americana animados com a possibilidade de um prazo maior, mesmo que de uma semana, para debates. Já pessoas próximas à Huawei ficaram surpresas. Ambos os lados, contudo, acreditam que nada mudará.

Ontem, o ministro das Comunicações, Fábio Faria, disse que a rede privativa está sendo usada em diversos países e afirmou que o edital vai deixar claro, ainda, que os equipamentos serão de um único fornecedor. Para o ministro, isso permitirá “cobrar responsabilidade em caso de falhas e de vazamentos”.

O edital ainda prevê a exigência de cobertura de internet móvel em rodovias federais e da instalação do 4G em todos os municípios com mais de 600 habitantes.

Mais que uma internet de altíssima velocidade, o 5G representará um novo marco para a indústria, a agricultura de precisão e outros setores ligados à chamada internet das coisas (IoT, da sigla em inglês).

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/08/2021*

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PORTO DE AÇU PREPARA ‘TERRENO’ PARA INSTALAR INDÚSTRIA DE CELULOSE

Por Cynthia Declodt



Parque industrial do Porto de Açu está em fase de formação Foto: MARCOS DE PAULA/ESTADÃO

O Porto de Açu, no norte do Estado do Rio de Janeiro, está fazendo estudos com a Embrapa Territorial para atrair fabricantes de celulose a seu parque industrial, que ainda está em fase de formação. A ideia é identificar áreas próximas ao porto próprias para a silvicultura, sendo que o Estado do Rio já identificou 290 mil hectares no norte fluminense com potencial de reflorestamento para atender

políticas públicas de recuperação de áreas verdes e desenvolvimento econômico.

Na outra ponta, existe demanda de países europeus por biomassa a partir da madeira, em substituição ao carvão. A queima da madeira é considerada uma emissão de zero carbono, porque as florestas, especialmente as brasileiras, têm elevada capacidade de sequestrar a emissão de gás efeito estufa.

O porto mantém conversas com algumas empresas que, eventualmente, podem ter interesse em se instalar na área industrial, que ocupa 60 quilômetros quadrados. Atualmente, os principais exportadores brasileiros de papel e celulose são a Suzano, Klabin, Votorantim, CNP e a Eldorado. Os estudos da Embrapa, que pretendem entender a viabilidade do projeto, devem levar 120 dias.

Embora o porto seja responsável pelo escoamento de 25% das exportações de petróleo e o terceiro maior terminal de minério de ferro, o projeto de industrialização do complexo de Porto de Açu pretende ter como base projetos sustentáveis, de baixa emissão de carbono e geração de energia limpa. Um memorando de entendimento foi assinado em fevereiro com a australiana Fortescue para a implantação de uma planta de hidrogênio verde. Em janeiro, foi com a Equinor, para avaliação do desenvolvimento de uma unidade de geração solar fotovoltaica.

O Porto de Açu foi assumido pela Prumo Logística, após a quebra do império do empresário Eike Batista, criador do complexo. O porto está em operação desde 2014 e já demandou investimentos de R\$ 18 bilhões. Para os próximos 10 anos, estão previstos mais R\$ 22 bilhões em investimentos. Entre clientes e parceiros, estão Anglo American, BP, Equinor, Shell, SPIC e Siemens.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/08/2021

PRODUÇÃO DE AÇO BRUTO CRESCE 14,5% EM UM ANO E CHEGA A 3 MILHÕES DE T EM JULHO

A produção brasileira de aço bruto, em julho de 2021, foi de 3 milhões de toneladas, 14,5% a mais do que em julho de 2020. No acumulado de janeiro a julho de 2021, a produção alcançou 21 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 22% frente ao mesmo período do ano anterior. Os dados foram divulgados nesta quinta-feira pelo Instituto Aço Brasil.

Em julho, as vendas internas atingiram 2 milhões de toneladas, representando crescimento de 11,2% frente ao apurado no mesmo mês de 2020. O consumo aparente de produtos siderúrgicos, em julho, foi de 2,4 milhões de toneladas, apresentando crescimento de 23,9% em relação ao verificado no mesmo período de 2020.

As vendas internas, nos primeiros sete meses deste ano, foram de 14,1 milhões de toneladas, representando uma alta de 38,4% em relação ao mesmo período do ano anterior. O consumo aparente de produtos siderúrgicos, nos primeiros sete meses deste ano, foi de 16,4 milhões de toneladas, acumulando alta de 44,9% frente ao registrado no mesmo período de 2020.

Este desempenho levou o Aço Brasil a rever as previsões de crescimento do consumo aparente em 2021 de 15% para 24%, devendo atingir 26,6 milhões de toneladas.

Marco Polo de Mello Lopes, presidente executivo do Instituto Aço Brasil, diz que os números mostram que a indústria brasileira do aço está produzindo e atendendo seus clientes em volumes superiores àqueles verificados antes do início da pandemia do covid-19, não se justificando, portanto, pedidos de redução do imposto de importação de produtos siderúrgicos apresentados ao governo.

“O mercado encontra-se plenamente abastecido e sem qualquer excepcionalidade que justifique tal iniciativa”, diz em nota publicada no site da Instituição.

Segundo o Instituto, o excesso de capacidade produtiva de aço no mundo, da ordem de 560 milhões de toneladas, tem provocado práticas predatórias de comércio fazendo com que vários países adotem medidas de defesa comercial mais restritivas como, por exemplo, a taxação das importações de aço em 25% nos EUA e salvaguardas para importação de produtos siderúrgicos na Europa.

“Como consequência, países com excedente de produção estão desviando suas exportações de aço para mercados sem proteção, como é o caso do Brasil e demais países da América do Sul, o que requer cuidado e responsabilidade na avaliação de pleitos dessa natureza”, diz Lopes.

O Aço Brasil divulgou nesta quinta-feira também o Indicador de Confiança da Indústria do Aço (ICIA), referente ao mês de agosto. O ICIA cresceu 9,6 pontos frente ao mês anterior, para 68,9 pontos. A alta, após dois meses de queda, fez o indicador ficar 7,7 pontos acima da média histórica, de 61,2 pontos. “O aumento da confiança dos CEOs da indústria do aço se deveu, principalmente, à melhora das expectativas em relação aos próximos seis meses”, comenta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/08/2021

LEILÃO DA DUTRA TESTA MODELO POLÊMICO E DEVE TER DISPUTA DE GIGANTES

Por Juliana Estigarríbia



Rodovia Presidente Dutra foi uma das primeiras privatizadas do País Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O edital do leilão da rodovia Presidente Dutra, publicado na quarta-feira, 18, mostra que a disputa pelo ativo será uma briga de gigantes. Com investimentos previstos da ordem de R\$ 14,8 bilhões em 30 anos de contrato, as regras sinalizam que os participantes deverão ter fôlego financeiro de curto e longo prazo. Além disso, o governo federal testa pela segunda vez um novo modelo de concorrência, que prevê menor tarifa de pedágio combinada a maior valor de outorga. O foco no critério tarifário é apontado como uma fonte de problemas no passado, e a percepção no mercado é de que experimentar uma modelagem inovadora em uma concessão do porte da Dutra pode ser um risco.

A Dutra foi uma das primeiras rodovias privatizadas do País, em 1997, com a CCR como vencedora. É vista como a joia da coroa do pacote de concessões federais, por conectar os dois maiores polos econômicos do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro.

Além de manutenção e melhorias, o leilão prevê ampliações e a implantação da Serra das Araras, com 16,2 quilômetros de extensão. Por se tratar de um trecho que deve exigir alta capacidade de engenharia e envolver desafios ambientais, o projeto já exclui “aventureiros” por si só.

Do lado financeiro, há uma preocupação com o foco na questão tarifária. O edital prevê que o principal critério do leilão será o desconto sobre a tarifa básica de pedágio, com deságio máximo de 15,31%. Caso mais de uma proponente ofereça esse desconto, a disputa vai para o maior valor de outorga.

O sócio do Machado Meyer Advogados, Lucas Sant'Anna, explica que historicamente as concessões de rodovias do governo federal não previam valor de outorga, considerado uma das barreiras de entrada para assegurar financeiramente a execução do contrato. Para o especialista, governo tende a ter uma garantia maior de sucesso no longo prazo se as concessionárias tiverem maior fôlego financeiro e menos "estresse" na tarifa.

Ele acrescenta ainda que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realiza eventuais reequilíbrios de contrato via tarifa e, se essa cobrança já está no limite, a concessionária poderá ter problemas para cumprir suas obrigações. "Se a tarifa está muito estressada, não tem gordura para queimar durante a execução contratual. Este é um modelo considerado polêmico", avalia. O modelo híbrido vem sendo discutido há algum tempo, relata, mas só foi implantado pela primeira vez em abril deste ano, no leilão da BR-153, que liga Goiás a Tocantins.

Para Sant'Anna, o foco na tarifa é uma forma de o poder público passar uma mensagem. "Com esse modelo, o governo diz que está pensando no usuário final."

Conforme o advogado especializado em infraestrutura e sócio do Castro Barros Advogados, Paulo Dantas, a Dutra é um exemplo bem-sucedido de leilão de rodovias no País. "A CCR cumpriu o contrato desde o início, mas tivemos casos de concessões malsucedidas no País."

Ele salienta, porém, que em qualquer cenário, este será um certame voltado apenas para gigantes, tanto pela complexidade quanto pelo porte de recursos exigidos. "O leilão da Dutra vai exigir um investimento muito pesado, somando capacidade financeira ao contexto econômico, o que vai limitar os participantes. O certame vai se resumir a grupos consolidados e, possivelmente, estrangeiros."

Dantas observa que o vencedor terá que comprovar não só fôlego financeiro para investimentos, mas também no curto prazo. Segundo o edital, a garantia de proposta deverá ser realizada no valor mínimo de R\$ 162,6 milhões, uma demonstração de que as cifras desse projeto não são para qualquer um. Além disso, há também uma garantia de execução para o vencedor que, se adotados os critérios da nova Lei de Licitações, pode chegar até 30% do valor total do contrato.

O edital prevê ainda outras inovações, como o compartilhamento do risco cambial. "Essa previsão é para atrair investidores estrangeiros. Ou seja, se a variação cambial for muito forte, para cima ou para baixo, os riscos e os ganhos seriam compartilhados pelas partes", explica Dantas.

No operacional, há a previsão de implantação do sistema de pedágio sem cancelas (free flow), um grande teste para o setor. Usuários que utilizarem sistemas de pagamento eletrônico — as chamadas "tags" — terão desconto na tarifa e, caso haja recorrência, o valor deve diminuir progressivamente.

Gente grande

A candidata natural à Dutra é a CCR, atual concessionária da rodovia. Em manifestações públicas, o grupo vem reforçando o interesse no ativo. Na semana passada, ao comentar os resultados do segundo trimestre para o Broadcast, a superintendente de Relações com Investidores da CCR, Flávia Godoy, reiterou que a alavancagem do grupo segue "confortável" para participar de novas oportunidades.

"Temos muito interesse em manter a Dutra em nosso portfólio. Estamos estudando e buscando alternativas que possam melhorar nossa competitividade", disse a executiva. "A Dutra faz parte da nossa história, mas vamos participar com disciplina de capital e sempre buscando foco em

rentabilidade. Se eventualmente a CCR não tiver sucesso, temos uma série de outras oportunidades”, acrescentou.

O mercado ainda vê como candidatas “naturais” ao leilão a EcoRodovias, que além de inúmeras concessões também mantém uma alternativa parcial à Dutra, a rodovia Governador Carvalho Pinto; a Arteris, que tem a canadense Brookfield por trás e ativos como a Fernão Dias no portfólio; e o grupo Pátria.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/08/2021

OS SETORES QUE GANHAM COM A PRIVATIZAÇÃO DOS CORREIOS

Governo planeja fazer o leilão da estatal no primeiro semestre de 2022. Veja o efeito nas ações

LUIZ FELIPE SIMÕES - luiz.correa.lipecah@estadao.com

- A Câmara dos Deputados votou em no início deste mês o projeto de lei que abre caminho para a privatização dos Correios
- O E-Investidor conversou com especialistas para saber quais setores da economia tendem a se beneficiar com o avanço dessa agenda
- “Claramente o varejo é um dos setores que pode se beneficiar, mas grande parte das ações desse segmento já têm sua distribuição própria”, diz Mauro Morelli, estrategista-chefe da Davos Investimentos

A Câmara dos Deputados votou no início deste mês o projeto de lei que abre caminho para a privatização dos Correios. Com o texto aprovado por 286 votos a 173, o PL segue agora para o Senado. O assunto é polêmico e debatido há anos. Um dos principais argumentos a favor é que a venda da estatal trará preços melhores aos consumidores. Do lado contrário, a alegação é que as regiões mais distantes do País não serão mais atendidas, tendo em vista que operações como essas podem não dar lucro.

O E-Investidor conversou com especialistas para saber quais setores tendem a se beneficiar com o avanço dessa agenda.

Segundo José Francisco Cataldo, head de research da Ágora, a desestatização dos Correios é complicada. “É importante focar em algumas coisas. Quando desestatizar, essa empresa vai ser mais eficiente do que é atualmente? O serviço oferecido para a população vai ser de qualidade igual ou superior? Haverá redução de gastos do governo naquele setor ou não?”, questiona.

Setores beneficiados

Como a pandemia acelerou as compras na internet, as empresas varejistas no Brasil passaram a pensar em mais investimentos em logística para atender a demanda. Na semana passada, o Mercado Livre anunciou dois novos centros de distribuição no País, um em Franco da Rocha (São Paulo) e outro em Belo Horizonte (Minas Gerais).

Em julho, a companhia informou que não possui interesse nos Correios e que segue ampliando sua malha logística. “Entretanto, a empresa acompanha as discussões sobre a privatização da estatal e está aberta para contribuir com os agentes públicos para que o processo seja eficiente para o Brasil e aos nossos usuários”, diz o comunicado do Mercado Livre.

Para Cataldo, como a estatal tem monopólio apenas no envio de cartas e telegramas, nenhum setor da economia será beneficiado ou prejudicado pela privatização.

Mauro Morelli, estrategista-chefe da Davos Investimentos, explica que a estatal tem uma parte do ponto de vista econômico importante, que é a distribuição de bens e produtos. Para ele, toda a indústria de bens de consumo pode ser impactada positivamente se tivermos, com a privatização, um aumento de produtividade, agilidade e uma redução de preço por parte dos Correios privatizados.

“Claramente o varejo é um dos setores que pode se beneficiar, mas grande parte das ações desse segmento já tem sua distribuição própria. O que podemos ter é um impacto para o pequeno comerciante, aquele que efetivamente utiliza os Correios”, diz.

Além do e-commerce, Anderson Meneses, CEO da Alkin Research, acredita que todo o setor de logística tende a ganhar. “A privatização dos Correios ocorrer é positivo. Temos um histórico da iniciativa do setor privado ser mais eficiente do que o setor público, isso sinaliza uma boa expectativa com a estatal sendo vendida”, diz.

André Pimentel, sócio da Performa Partners, também destaca que como os Correios funcionam como operador logístico, a companhia poderia receber investimentos e se tornar competitiva no momento pós-privatização. Ou seja, isso pode significar um ganho para outros setores da economia.

“Dessa forma haveria mais um competidor como operador que realiza esse tipo de serviço para as empresas de maneira geral. O benefício é para a sociedade como um todo, com o barateamento de entregas, rapidez e eficiência”, diz Pimentel.

Impacto nas empresas de capital aberto

Jansen Costa, sócio-fundador da Fatorial Investimentos, diz que o resultado da privatização dos Correios depende do player que fizer a aquisição.

“Dependendo de quem comprar, diminuiria os custos de logística das maiores operadoras de e-commerce. Basicamente, há a possibilidade da JSL (JSLG3), da Sequoia (SEQL3) e dos players de e-commerce fazerem a aquisição dos Correios”, diz Jansen. Ou seja: uma grande empresa que comprar a estatal e conseguir reduzir os custos com logística pode se beneficiar.

Na visão de Pimentel, a privatização em si não deveria impactar diretamente nenhuma empresa listada em bolsa. Porém, como companhias que têm uma parte relevante do seu negócio baseado em e-commerce utilizam os Correios para fazer as entregas, a desestatização pode ser positiva. As ações das Lojas Americanas (LAME4+3,70%), Americanas S.A (AMER3), Via (VVAR3-6,30%) e Magalu (MGLU3+0,42%) são alguns exemplos citados pelos analistas de mercado.

“Esses são os principais papéis que podem ser impactados pela privatização dos Correios em função da melhoria do processo, dos serviços prestados e até mesmo do menor custo, dado que a empresa privatizada deveria investir bastante para melhorar a produtividade, eficiência e competitividade”, diz Pimentel.

Ainda há a possibilidade de uma empresa internacional adquirir os Correios, um ponto que precisa de atenção na opinião de Meneses. “Isso porque, se Fedex, DHL, Alibaba ou UPS ganharem a privatização, pode ser um fator que trará uma competição maior lá de fora, o que é um risco para a bolsa brasileira. Mas, independentemente de quem levar, haverá uma capacidade de ampliar muito forte as entregas no Brasil, dada a grande capilaridade da estatal”, diz.

A proposta

O Projeto de Lei (PL) 591/21 autoriza a privatização da Empresa de Correios e Telégrafos (ECT) e modifica as atribuições da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), que será transformada em Agência Nacional de Telecomunicações e Serviços Postais. Ela se tornaria responsável por regular os serviços postais, assim como assegurar as metas de universalização e a qualidade do serviço oferecido.

Segundo informações da Agência Brasil, para que o serviço oferecido pelos Correios tenha continuidade, o projeto criou duas categorias: a de operador postal e operador postal designado. A primeira divisão diz que qualquer empresa que queira prestar o serviço poderá atuar no mercado de objetos postais, como por exemplo realizando a entrega de encomendas, como já acontece atualmente.



Já o operador postal designado é quem será responsável pela operação dos serviços postais universais como carta simples e registrada, serviço de telegrama e outros objetos postais definidos pelo Poder Executivo Federal, feito mediante a um contrato de concessão, passível de prorrogação.

Além disso, as tarifas, de acordo com o projeto, terão reajustes periódicos e poderão ser diferenciadas com base na geografia e no custo do serviço. Por último, o PL proíbe o fechamento de agências consideradas essenciais para a prestação do serviço postal universal.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/08/2021

AGU PEDE AO STF PARA NEGOCIAR COM ESTADOS R\$ 15,6 BI DE PRECATÓRIOS QUE UNIÃO PRECISA PAGAR EM 2022

Pedido foi feito no âmbito de uma ação movida pela Bahia, que tem R\$ 8,767 bilhões a receber, mas a própria AGU já antecipou que vai ingressar com solicitações semelhantes em outras três ações, movidas por Pernambuco, Ceará e Amazonas

Por Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Advocacia-Geral da União (AGU) pediu ao Supremo Tribunal Federal (STF) que suspenda a ordem dada à União para pagar dívidas judiciais com Estados relativas a repasses do Fundef, fundo para o desenvolvimento do ensino fundamental e valorização do magistério que vigorou até 2006. O órgão jurídico do governo também solicitou ao presidente do STF, Luiz Fux, que abra uma conciliação sobre o tema.

O pedido foi feito no âmbito de uma Ação Cível Originária (ACO) movida pelo Estado da Bahia, que tem R\$ 8,767 bilhões a receber do governo federal em 2022. Mas a própria AGU já antecipou no documento que vai ingressar com solicitações semelhantes em outras três ações, movidas por Pernambuco, Ceará e Amazonas. Ao todo, o pedido alcançará R\$ 15,6 bilhões em precatórios previstos no Orçamento do ano que vem.

Caso Fux aceite o pedido, União e Estados poderão negociar um acordo para o pagamento do passivo do Fundef, após a Corte ter reconhecido que os repasses foram subestimados no passado. A conciliação abriria caminho a uma possibilidade de parcelamento amigável da dívida.

A medida adotada pela AGU é mais uma investida do governo para tentar conter o “meteoro” de dívidas judiciais previstas para 2022. O termo foi usado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, para se referir à fatura de R\$ 89,1 bilhões em precatórios calculada para o ano que vem.

O crescimento expressivo dessa conta (61% ante 2021) ocupou todo o espaço que a equipe econômica tinha dentro do teto de gastos (a regra que limita o avanço das despesas à inflação) para ampliar o Bolsa Família – medida que é uma peça-chave nos planos do presidente Jair Bolsonaro para concorrer à reeleição.

No início do mês, a equipe de Guedes apresentou uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que prevê a possibilidade de parcelamento de todos os precatórios acima de R\$ 66 mil. Uma regra permanente estipula o pagamento em prestações de todas as dívidas maiores que R\$ 66 milhões. Para débitos entre esses dois valores, a regra de parcelamento seria transitória, até 2029.

A PEC tem enfrentado resistências de diversos grupos, entre eles parlamentares, economistas, agentes do mercado financeiro e representantes dos Estados. O ex-ministro da Fazenda Máilson da Nóbrega disse ao Estadão/Broadcast que a medida significa um “calote” nos credores da União. Guedes rejeita esse “selo”, mas defendeu o parcelamento. “Devo, não nego, pagarei assim que puder”, disse o ministro em evento recente.

Ao pedir a suspensão da expedição do precatório em favor da Bahia, a AGU argumentou que apenas quatro dívidas do Fundef autuadas em junho de 2021 pelo STF somam R\$ 15,6 bilhões. O órgão jurídico cita considerações feitas pela Secretaria de Orçamento Federal (SOF) do Ministério da Economia para dizer que isso corresponde a 26% do total de precatórios apresentados contra a União para previsão no Orçamento de 2022.

A única regra de parcelamento prevista hoje na Constituição diz que um precatório que represente sozinho 15% da dívida total naquele ano pode ser pago em prestações. Na prática, é muito difícil um único débito atingir esse valor. Por isso, a AGU apresentou o argumento de que o tema do Fundef, de forma global, preenche o requisito atual de parcelamento. A AGU também cita que a legislação permite acordos diretos para pagamento de precatórios.

Há a avaliação de que a PEC, que alcança um número maior de precatórios, pode enfrentar resistência no Congresso, enquanto uma negociação direta com os Estados poderia ser mais produtiva.

Desde o estouro da polêmica em torno das dívidas judiciais, AGU e Economia estão em “pé de guerra”. Ao citar o “meteoro”, Guedes disse que ele e a equipe foram “surpreendidos” com a fatura de R\$ 89,1 bilhões, sendo mais de R\$ 16 bilhões vindos apenas do STF. No entanto, o Estadão/Broadcast mostrou documentos da AGU avisando da possibilidade de expedição das ordens para o pagamento desde 2020.

Nos últimos dias, o órgão jurídico tem reforçado alertas à Economia sobre a conta relativa ao Fundef já prevista para 2023. Já há R\$ 6,015 bilhões em precatórios pendentes de execução “contratados” para 2023, devidos a Maranhão, Sergipe, Alagoas e Pará. Outros R\$ 8,18 bilhões ainda estão como “potenciais de perda” porque são valores que a União segue discutindo se são devidos ou não.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/08/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

REVOLUÇÃO SILENCIOSA NA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS

Expansão sinaliza soluções alternativas e melhores combinações de frete e tempo de deslocamento

Por Claudio Frischtak



— Foto: Ricardo Botelho/Minfra

(2,84 t/ha).

O Brasil é o maior produtor e exportador de soja no mundo – grão que está na base das principais cadeias proteicas de alimentos. Na safra 2020-21, o país produziu 135,4 milhões de toneladas (37,3% da produção mundial) e exportou 91,8 milhões (grãos, farelo e óleo), equivalente a 48,6% do total transacionado. Junto com os EUA, o país é responsável por 86% das exportações mundiais, reflexo dos elevados níveis de produtividade – 3,52 toneladas por hectare – acima dos EUA (3,38 t/ha) e da média mundial

Se a história da transformação do cerrado num celeiro global – com apoio essencial da Embrapa – é conhecida, a revolução silenciosa no âmbito da logística de exportação de grãos na última década ainda está sendo contada. Neste período, as exportações do complexo soja e milho cresceram a uma média de 9,2% ao ano em volume, enquanto os fretes terrestres contraíram de

forma acentuada (no caso rodoviário em cerca de 7% ao ano em dólar desde 2014), possibilitando o escoamento de enormes volumes a custos competitivos, apesar dos fretes marítimos nos últimos 5 anos terem feito o caminho inverso, crescendo 16-18% ao ano (tanto para Europa quanto China).

Custos de transporte por rotas alternativas (Xangai)

1º Trimestre 2021 – em US\$/T

Origem-Porto	Modais	Pré-marítimo	1º Tri21 x 1º Tri20	Marítimo	1º Tri21 x 1º Tri20	Total
Norte MT – Santos	Rodo	60,9	-10,8%	37,0	4,2%	97,9
	Rodo	22,2	-10,5%			90,1
	Ferro	30,9	-18,0%			
Norte MT – Paranaguá	Rodo	58,6	-13,2%	38,7	4,0%	97,3
Norte MT – Santarém	Rodo	40,0	-9,3%	50,5	38,5%	90,6
Norte MT – Barcarena	Rodo	34,9	-6,1%	42,0	9,1%	93,2
	Hidro	16,4	-0,3%			

Fonte: Salin, Delmy. Brazil Soybean Transportation. Maio 2021. U.S. Department of Agriculture, Agriculture Marketing Service.

Como se explica essa transformação? O país tem hoje dois grandes sistemas descentralizados de exportação de grãos para a Ásia, Oriente Médio e Europa: o sistema Sul, que deságua nos portos de Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande, acessado por meios rodoferroviários; e o chamado Arco Norte, cujas principais saídas são pela BR-364 e rio Madeira; BR-163 e rio Tapajós; e conexões ferroviária e rodoviárias que conectam Tocantins, sul do Maranhão e Noroeste do Piauí ao porto de Itaqui, além do porto de Santana no Amapá. E há um segundo conjunto de menor participação que drena o oeste da Bahia e Minas Gerais, basicamente, para os portos de Salvador e Vitória.

Esses sistemas competem e se complementam, e sua impulsão nos próximos anos se dará pela melhoria das hidrovias do Madeira, Tapajós e Amazonas, além das conexões portuárias na região; novas rotas (a exemplo da extensão da Estradas de Ferro Vitória-Minas até ao menos o porto do Açú); e expansão dos principais portos graneleiros do país (Santos e Paranaguá) e seus acessos. São movimentos que irão oferecer soluções logísticas alternativas e melhores combinações de frete e tempos de deslocamento.

A rápida expansão do Sistema Norte na última década respondeu a uma demanda crescente por novas rotas, e a participação na exportação do complexo soja-milho praticamente duplicou de 16,6%

Contudo, esse sistema encontra limitações, na medida em que seus portos – se mais próximos da Europa e Mediterrâneo – são mais distantes da Ásia, em particular da China, cuja participação nas exportações de grãos de soja do país chegou a 86,8% em 2020 (75,4% em 2013).

Expansão sinaliza soluções alternativas e melhores combinações de frete e tempo de deslocamento

Isso não seria o caso se houvesse sentido econômico dos navios graneleiros saindo do Arco Norte utilizarem o Canal do Panamá; na realidade não o fazem, não apenas pelo custo elevado da travessia, mas pelo risco de perderem o slot assignado à embarcação, por força das chuvas frequentes na região amazônica, e que dificulta o embarque do grão e a aderência a cronogramas rígidos associados à travessia do Canal. Assim, os portos de Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Itaqui, que teriam ganhos de distância entre 11% e 6% numa rota para Xangai, comparando as alternativas Canal do Panamá vs. Cabo da Boa Esperança, na realidade via Cabo da Boa Esperança são penalizados pelas maiores distâncias náuticas, o que explica em forte medida as diferenças de frete marítimo no transporte de grãos para a China.

O quadro compara os custos de transporte do norte do Mato Grosso para os portos de Santos, Paranaguá, Santarém e Barcarena, assim como sua dinâmica recente (1º trimestre 2021 em relação ao 1º trimestre de 2020). Primeiro, o prêmio ou spread de frete marítimo entre as rotas Norte e Sul para Xangai é considerável, e varia de US\$ 5 por tonelada entre Barcarena e Santos (US\$ 4/t entre Itaquí e Santos) a US\$ 13,54/t entre Santarém e Santos².

Segundo, enquanto os custos marítimos em dólar se elevaram de forma particularmente acentuada nos portos do Arco Norte (no caso de Itaquí em 11,6%), os fretes hidroviários se mantiveram relativamente estáveis, enquanto os fretes rodoviários contraíram entre 6,1% e 13,2%, e ferroviários em 18%, indicação da intensidade de competição entre esses dois últimos modais.

A crescente diferenciação e expansão dos sistemas de exportação de grãos tem sido resultado de investimentos privados alicerçados em “bens públicos” (melhorias no âmbito legal e regulatório) e alguns investimentos tópicos de governo com elevadas externalidades. “Mega projetos” – como Ferrogrão e outros – com taxas sociais de retorno possivelmente negativas, ao fim são apenas sorvedouros de recursos públicos. Prioritário para o Sistema Norte seria a remoção de gargalos e modernização de vias de escoamento e seus acessos, com a utilização do regime de concessão ou autorização, sob modelagens que promovam a competição pelo ativo ou serviço.

Igualmente importante, o país no médio e longo prazo se beneficiaria por reforçar sua “saída Leste” no eixo Vitória-Rio. Da mesma forma, há forte potencial no Sul centrado na expansão dos portos de Santos e Paranaguá, e melhoria de suas conexões com o hinterland. Essa agenda – impulsionada pelo setor privado – dará continuidade à “revolução silenciosa” capaz de responder à contínua expansão das exportações de grãos do país³.

1. Ver Elisângela Lopes, Entre Porteiras e Portos: A evolução da produção e exportação de soja e milho no Brasil, CNA, SENAR Instituto, abril 2021.

2. Os custos adicionais envolvidos no transporte para a China por um graneleiro Panamax com 80 mil T de grãos seriam, portanto, de US\$ 1,03 milhão.

3. A CONAB estima o crescimento das exportações de soja e milho entre 2020/21 e 2031/31 em 3,2% ao ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/08/2021

VOLUME DE FRETE RODOVIÁRIO DO AGRO CRESCEU 65% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Pagamento pelo transporte de cargas do setor somou R\$ 10,8 bilhões no período, segundo a plataforma Fretebras

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

O volume de fretes rodoviários do agronegócio cresceu 65% no primeiro semestre deste ano na comparação com o mês período de 2020, segundo acompanhamento da Fretebras, plataforma online de transporte de cargas com atuação na América do Sul. Com base na análise de 3,44 milhões de fretes ofertados pela plataforma no período, a Fretebras detectou que 37% pertenciam ao agronegócio. O transporte dessas cargas movimentou R\$ 10,8 bilhões em fretes pagos.

De acordo com relatório da empresa, o volume total de fretes rodoviários no Brasil aumentou 67,5% nos seis primeiros meses do ano em relação ao mesmo período do ano passado “Tivemos um primeiro semestre marcado pela luta contra o avanço da pandemia. Entretanto, à medida que a vacinação foi ganhando força, a economia começou a responder”, disse, em nota, Bruno Hacad, diretor de operações da empresa.



“A FreteBras distribuiu R\$ 28 bilhões em fretes nos primeiros seis meses do ano. Analisando apenas o segundo trimestre, tivemos um volume de fretes 83% maior do que o mesmo período de 2020”, completou o executivo.

Ao analisar a movimentação das cargas por Estado, o Rio Grande do Sul e o Paraná foram os que mais originaram fretes do agronegócio. Juntos, representaram um terço do transporte de cargas da indústria. São Paulo apareceu em terceiro lugar, com 14% dos transportes rodoviário ofertados na plataforma no primeiro semestre.

Os produtos mais transportados foram fertilizantes (29%), soja (13%) e milho (10%). Na comparação entre o primeiro semestre deste ano com o mesmo período em 2020, o maior aumento no volume de fretes ocorreu nos fertilizantes (+122%). Depois, pela ordem, apareceram melancia (+112%), açúcar (+66%) e arroz (+54%). O trigo, em contrapartida, recuou 18% no comparativo.

“Um comportamento interessante é que as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste concentram 78% dos fretes do agro no país. O maior desafio tem sido preparar a infraestrutura para o escoamento das safras. O modal rodoviário sofre com o aumento dos custos, principalmente do diesel, e a pressão por controle aumenta”, comentou Hacad

Ainda em agronegócios, nos seis primeiros meses de 2021, a movimentação de fretes foi intensa nos portos de Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e Santos (SP). O porto de Paranaguá representou, junto com o de Antonina (PR), um terço da importação de adubos e fertilizantes do Brasil. O estudo da Fretebras revelou que os fretes desses produtos com origem nos portos paranaense dobraram, passando de 24 mil para 48 mil. Também houve aumento de 43% nos fretes de soja com destino ao porto de Paranaguá, de 16 mil, no primeiro semestre de 2020, para 22 mil, na primeira metade deste ano.

No porto de Rio Grande, os produtos mais importados também foram adubos e fertilizantes, com um aumento de 300% no período, para 21 mil toneladas. O relatório mostrou, por outro lado, que os fretes de soja com destino ao porto de Rio Grande caíram 30% em comparação com 2020 e aumentaram 62% de lá para outras localidades do país.

Já no porto de Santos, os fretes de adubos e fertilizantes aumentaram 111% no primeiro semestre. Os fretes de soja com destino à Baixada Santista cresceram 76% no período, enquanto os de açúcar subiram 85%.

Os dados que compõem a quarta edição do “Relatório Fretebras – O Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil” têm base no fluxo de dados da plataforma. Com mais de 560 mil caminhoneiros cadastrados e 13 mil empresas assinantes, os fretes publicados na plataforma cobrem 95% do território nacional.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/08/2021

MINÉRIO DE FERRO DESABA NA CHINA E TEM MENOR PREÇO EM NOVE MESES

Com a baixa de hoje, a matéria-prima acumula desvalorização de 27% somente em agosto
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

A piora na expectativa para a demanda global de minério de ferro, puxada pelo menor consumo chinês, derrubou os preços no mercado à vista nesta quinta-feira. Com a maior perda diária vista em 2021, a cotação da principal matéria-prima do aço registrou o menor nível em nove meses.

De acordo com a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com queda de 13,5%, ou US\$ 20,73, no porto de Qingdao, para US\$ 132,66 por tonelada. Esse é o menor preço desde 1º de dezembro, quando a commodity foi negociada a US\$ 132,13 por tonelada no mercado transoceânico.



Foto : Agência Vale

Com a baixa de hoje, a matéria-prima acumula desvalorização de 27% somente em agosto. Em 2021, as perdas chegam a 17,3%.

A forte correção de preços também foi vista nos finos de maior qualidade. Para o material com pureza de 65% de ferro, com origem no Brasil, a perda foi de US\$ 27,30, para US\$ 152,50 a tonelada.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos futuros mais negociados para janeiro fecharam o dia com queda de 59 yuans (cerca de US\$ 9,10), para 762,50 yuans por tonelada.

A aceleração da queda dos preços do minério nos últimos dias vem na esteira das indicações firmes do governo chinês de que vai limitar a operação de usinas siderúrgicas, para conter a emissão de gases do efeito estufa e cumprir metas ambientais.

Na semana passada, a Associação Chinesa de Ferro e Aço (Cisa, na sigla em inglês) orientou as siderúrgicas mais poluentes ou que consomem mais energia a reduzir taxas de operação e se comprometeu a garantir que a produção doméstica de aço recue em 2021, em bases anuais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/08/2021

CBA VAI INVESTIR R\$ 4 BI PARA ELEVAR CAPACIDADE

Companhia planeja aumento da produção de alumínio em São Paulo e de bauxita no Pará

Por Ana Paula Machado — De São Paulo



Ricardo Carvalho, da CBA, diz que a companhia, ao fim de 2025, poderá produzir 580 mil toneladas de alumínio — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Depois de apresentar resultados históricos, com alta de 1.900% no lucro antes juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) para R\$ 397 milhões e fechar com alavancagem de 2,36 vezes, no segundo trimestre, a Companhia Brasileira de Alumínio (CBA) já tem preparado investimentos para os próximos cinco anos. A empresa vai investir R\$ 4 bilhões até 2025 em aumento de capacidade de produção de alumínio e na exploração de bauxita.

O presidente da companhia, Ricardo Carvalho, disse ao Valor que os recursos serão divididos, em 50%, para cada iniciativa. O projeto de produção de bauxita, chamado de “Projeto Bauxita Rondon”, em Rondon do Pará (PA) ainda carece de um parceiro investidor ou de contratos de longo prazo para sair do papel.

“Já temos todas as licenças prévias concedidas, as reservas auditadas e agora estamos na fase de viabilização do projeto. Estamos conversando com possíveis investidores. A ideia é ter uma definição sobre esse projeto de produção de bauxita até o fim do próximo ano”, afirmou Carvalho.

Segundo ele, os grandes consumidores de bauxita são China e países do Oriente Médio. Com a capacidade prevista para a extração no projeto, de até 18 milhões de toneladas por ano, poderia atender esses mercados e seria o concorrente direto dos produtores de Guiné, na África, hoje o maior exportador de bauxita. Segundo dados da Associação Brasileira de Alumínio (Abal), em

2019, a produção de bauxita foi de 31,93 milhões de toneladas no Brasil. Desse volume, a CBA extraiu 2,11 milhões de toneladas naquele ano.

“A expectativa é, na primeira fase do projeto, produzir 4,5 milhões de toneladas por ano e podemos aumentar a produção em módulos de 4,5 milhões de toneladas, até chegar a capacidade de 18 milhões anuais”, disse.

Carvalho acrescentou que os investimentos previstos, de R\$ 2 bilhões, são para todo o projeto de bauxita e considera o desenvolvimento de mina e a parte logística. “Já estamos conversando com a VLI, que administra a Estrada de Ferro Carajás, para o escoamento da produção na ferrovia. Vamos construir também um terminal no Porto de Itaqui (MA) para a exportação da bauxita. Isso tudo está em análise”, disse.

A produção de bauxita foi a segunda alternativa para o Norte do país. O primeiro projeto era para alumina, mas, segundo Carvalho, não houve interessados na proposta para colocar a produção “na rua”. “Fizemos um ‘road show’ com o projeto e não despertou interesse. Em contrapartida, a produção de bauxita, sim. Os chineses, os maiores consumidores, preferem fazer as próprias refinarias e a sua alumina. Mudamos o projeto para bauxita e aí começamos a ter alguns interessados”, disse Carvalho.

Outra frente da CBA é o crescimento “orgânico” da companhia na produção de alumínio. Para isso, a companhia vai investir outros R\$ 2 bilhões na produção de alumínio primário e na reciclagem. O plano de produção de alumínio primário representa o retorno de capacidade do insumo no país. Em 2014, por causa da alta do custo com energia, muitas produtoras fecharam usinas em todo país.

A CBA, segundo Carvalho, vai religar as salas fornos 1 e 3 da unidade na cidade de Alumínio, no interior de São Paulo. Hoje, a companhia tem uma capacidade instalada de 350 mil toneladas por ano e o retorno dos equipamentos devem adicionar mais 80 mil toneladas à empresa. “Somos um dos importadores de alumínio primário no país atualmente. Com essa expansão, vamos substituir essas compras externas. O nosso foco é o mercado interno, não devemos exportar a nossa produção.”

Esse aumento de capacidade deve ocorrer até 2025, segundo Carvalho, mas será de forma escalonada. O executivo ressaltou que a sala de fornos 3 deve retornar a operação ao fim de 2022. Para voltar a produzir alumínio primário, a CBA deve investir na geração de energia renovável. Hoje, a companhia gera 1,4 gigawatt e consome 700 megawatt. A ideia é aumentar a geração de energia limpa para suportar o crescimento de capacidade. A CBA tem projeto de energia solar em Goiás já programado.

“Temos ainda o projeto de aumentar a reciclagem em nossa produção de tarugos. Hoje, no país, 30% da produção de alumínio vem da sucata. A Metalex, nossa usina de Araçariguama (SP), já usa mais de 60% de sucata para fazer o tarugo. Temos um projeto de uma nova linha para processar o material de mercado e tirar as impurezas. A meta é ter mais de 80% da produção por meio de sucata.”

Com esse projeto de reciclagem, a CBA poderá aumentar a capacidade instalada de produção em 50 mil toneladas por ano. O executivo ressaltou que, ao fim de 2025, a companhia será capaz de produzir, entre alumínio primário e sucata, 580 mil toneladas de alumínio por ano, o que representa alta de 130 mil toneladas anuais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/08/2021

PORTAL EXAME

O AGRONEGÓCIO BRASILEIRO SEGUE RUMO AO PRIMEIRO TRILHÃO

O setor deverá atingir o maior faturamento da história neste ano, com cenário internacional favorável e aumento da produtividade

Por Carla Aranha



Colheita de soja em Mato Grosso: o preço do grão aumentou 19% em relação ao ano passado (Getty Images/iStockphoto)

triplicou em duas décadas.

Nunca o agronegócio brasileiro cresceu tanto e esteve prestes a conquistar resultados tão grandiosos como neste ano, quando as receitas provenientes do campo deverão somar mais de 1 trilhão de reais, cerca de 10% mais do que em 2020, segundo o Ministério da Agricultura. É a primeira vez que o faturamento da agropecuária atinge esse patamar, que quase

No PIB o setor representa 7%, mas quando considerada toda a cadeia do agronegócio, que inclui serviços relacionados ao campo e à agroindústria, esse percentual sobe para cerca de 25%. Somente em relação às exportações, o Brasil deverá bater a marca dos 120 bilhões de dólares — outro recorde —, 20% mais do que o valor registrado em 2020.

Os números superlativos são a combinação de fazer mais e melhor no campo, com uma boa ajuda dos preços no mercado internacional. A expectativa é que a produção de soja alcance 136 milhões de toneladas, mais um recorde, de acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento, ainda que regiões importantes do agronegócio nacional tenham sofrido com geadas em julho. Somada a safra de milho — esta, sim, mais impactada pelas ondas de frio deste inverno —, a colheita de grãos deverá chegar a 254 milhões de toneladas, volume próximo ao de 2020, mas com uma receita quase 15% maior.

“O aumento no preço internacional das commodities vem exercendo um papel importante nos resultados do agronegócio”, diz o economista José Garcia Gasques, coordenador-geral de Avaliação de Políticas e Informação da Secretaria de Política Agrícola do Ministério da Agricultura. “Ao mesmo tempo, a produtividade do agro brasileiro continua a crescer em um ritmo de 3% ao ano, em média, o que é um ótimo resultado.”

A retomada econômica na China, nos Estados Unidos e em outros países que já vacinaram praticamente toda a população tem provocado uma corrida global por alimentos e outros produtos. Com isso, os preços subiram. Nos últimos sete meses, a soja teve uma valorização de mais de 20% no mercado internacional, seguida pela carne bovina e pelo café, de acordo com o Banco Mundial.

Em julho, as exportações brasileiras de carne bovina, suína e de frango superaram pela primeira vez a marca de 2 bilhões de dólares, com aumento de quase 10% no volume embarcado e de 24% nos preços. “Estamos produzindo mais e melhor, o que beneficia nosso setor neste momento de aquecimento da demanda por produtos alimentares”, diz Ricardo Santin, presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal.

O bom momento do agronegócio também é resultado do uso intensivo de tecnologias consolidadas e da adoção em massa de inovações que estão mudando a rotina das fazendas. Criadores de bovinos já utilizam sensores que são colocados nas orelhas dos animais com o objetivo de medir uma série de parâmetros de saúde, como a temperatura corpórea e os batimentos cardíacos.

Nas granjas, uma tecnologia semelhante é empregada para verificar desde mudanças nos fluxos de ar que possam prejudicar as aves até o nível de ingestão diário de alimentos e água. Na agricultura, sondas instaladas no solo e ligadas a sensores captam dados como carência de nutrientes e eventuais vulnerabilidades da lavoura. Os produtores rurais também começam a utilizar mais insumos à base de micro-organismos como alternativa a agrotóxicos.

Cerca de 57% dos agricultores já empregam métodos de fertilização natural, segundo uma pesquisa da consultoria McKinsey realizada neste ano — e outros 47% pretendem reportar de maneira mais eficiente o impacto ambiental no campo, de acordo com estudo da PwC. “Não há outro caminho para a conquista de novos patamares de crescimento”, diz Mauricio Moraes, líder de agronegócio da PwC.

Fonte: Portal Exame

Data: 19/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MAPA SITUA PROJETOS DE COMPLEXOS EÓLICOS OFFSHORE LICENCIADOS PELO IBAMA

Da Redação OFFSHORE 19 Agosto 2021

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) elaborou mapa que aponta a localização dos projetos de Geração de Energia Eólica Offshore que estão em processo de licenciamento, atendendo uma antiga demanda de investidores do setor, Organizações Não Governamentais (ONGs), universidades e outras entidades que têm procurado informações especializadas. Os arquivos podem ser acessados nos formatos PDF e Kmz.

Os complexos Eólicos Offshore estão em franca expansão por todo o globo e fazem parte da crescente gama de tipologias de geração de energias renováveis. O Brasil é um dos recentes polos de interesse para a instalação desta tecnologia.

Com a perspectiva iminente de exploração da matriz energética de fonte eólica em ambiente marinho (offshore), e consequente abertura de processos de licenciamento dessa tipologia, o Ibama propôs a construção, de forma participativa, de quadro normativo ambiental sobre o tema.

Para o desenvolvimento desta agenda, o Instituto buscou informações em países que possuem complexos eólicos marinhos em operação. Esses parceiros internacionais já conhecem os impactos ambientais associados a este tipo de empreendimento, implementam medidas mitigadoras e estratégias de minimização de impactos e possuem dados relevantes de monitoramento; expertise fundamental para fundamentar a experiência brasileira.

Em 2019, foi firmada parceria entre a União Europeia e o Ibama, por meio do programa Diálogos Setoriais, para o aprimoramento de projetos de energia sustentável, o alcance das metas do Acordo de Paris, o aumento do fluxo de conhecimento ambiental, e a expansão do canal de investimentos na área de energia renovável.

Como consequência dessa parceria, em julho do mesmo ano, foi realizado o Workshop Internacional de Avaliação de Impactos Ambientais em Complexos Eólicos Offshore, que facilitou a troca de conhecimento entre especialistas europeus (Alemanha, Bélgica, Noruega, Portugal e Reino Unido) e diversas instituições brasileiras como Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), além do Centro Nacional de Pesquisa e Conservação de Aves Silvestres (Cemave), e Universidades Federais do Rio Grande do Norte e do Rio de Janeiro (UFRN e UFRJ).

Outro fruto desta colaboração foi o "Complexos Eólicos Offshore: Estudo sobre Avaliação de Impactos", trabalho elaborado por perito vinculado à UFRN, que apresenta os atuais modelos de planejamento e licenciamento ambiental de seis países europeus: Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França e Portugal.

A partir disso, com a identificação dos potenciais impactos da tipologia, houve o direcionamento do foco do diagnóstico ambiental para os grupos com maior probabilidade de interferência, como tartarugas, aves, mamíferos marinhos e ambientes recifais, assim como, para aspectos relacionados à pesca artesanal, navegação e turismo, considerando o distanciamento da costa e alternativas técnico-locais.

O Ibama entende que a troca de experiências, conhecimentos técnicos e boas práticas desenvolvidas nessa agenda podem motivar modelos regulatórios ambientais seguros e transparentes.

Como resultado desses esforços, em novembro de 2020, foi lançado o Termo de Referência (TR) padrão para Estudos de Impacto Ambiental e Relatórios de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) de Complexos Eólicos Marítimos. A padronização do TR traz celeridade e qualidade às análises ambientais, além de diminuir a discricionariedade e a insegurança jurídica, garantindo assim, proteção ambiental e atração de investidores.

Com a publicação do TR, a abertura de novos processos de licenciamento ambiental para projetos da tipologia foi intensificada, sinalizando que o caminho tomado pelo Instituto foi acertado.

Até agora, em 2021, o Ibama analisa 20 processos de licenciamento ambiental da tipologia, com proposta de instalação de 3137 aerogeradores, totalizando 42.100 MW.

A perspectiva, baseada nas características encontradas no país, é que sejam produzidos 700Gw de energia caso todo seu potencial eólico seja explorado, o que corresponde a dez vezes mais que o produzido por todos os empreendimentos de geração de energia instalados no Brasil atualmente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/08/2021

SILINHO SERÁ DEMOLIDO PARA DAR MAIS ESPAÇO OPERACIONAL AO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Agosto 2021



O silo vertical localizado no lado oeste do cais do Porto de Paranaguá será demolido. O armazém, instalado em área nobre de mais de dois mil metros quadrados, está obsoleto, em desuso desde 2009. Conhecido como "Silinho", o local dará espaço para ampliação da capacidade operacional do porto.

"O Silinho foi inaugurado em 1973 para atender o segmento dos graneis sólidos de exportação. Era uma estrutura para até dez mil toneladas de grãos. Há 50 anos, atendia ao propósito. Porém, esta capacidade está totalmente incompatível à produtividade que os novos equipamentos são capazes de movimentar hoje", afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. Para se ter uma ideia, cada um dos novos equipamentos carregadores de navios (shiploaders) instalados a oeste do cais tem capacidade para carregar até duas mil toneladas por hora.

A obra teve início no final de junho com a montagem do canteiro e da instalação de tapumes no local. Durante um mês, a atividade seguiu com a desmontagem e demolição dos transportadores de correias externos.

Ainda no período, simultaneamente, foram iniciados o corte e a remoção de toda sucata metálica dos equipamentos do silo. A etapa tem previsão de término na primeira quinzena de setembro. Na sequência, após a montagem das proteções periféricas, como bandejas e tela fechadeira, será dado início à demolição das células e torre de serviço que compõem o silo. Segundo a Diretoria de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, as obras estão com o cronograma atualizado, sem atraso. A previsão é que a demolição esteja totalmente concluída no início de 2022.

A empresa, ganhadora da licitação, é a empresa FBI demolidora. A empreiteira foi a que apresentou menor valor para a execução da obra, após o abatimento do valor para a aquisição da sucata dos equipamentos, que também foi objeto de proposta no mesmo certame.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/08/2021

ZIM VAI ÀS COMPRAS APÓS ENORME LUCRO DO SEGUNDO TRIMESTRE

Da Redação NAVEGAÇÃO 19 Agosto 2021



A armadora israelense Zim está procurando acelerar seu crescimento por meio de aquisições, segundo a The Loadstar. A empresa registrou um lucro líquido de US\$ 888 milhões no segundo trimestre, o maior dos últimos cinco anos.

A receita foi de US\$ 2,38 bilhões. No mesmo período do ano anterior, o resultado somara US\$ 795 milhões com o transporte de 921 mil TEUs.

Seu lucro líquido no semestre foi de US\$ 1,48 bilhão (ebit US \$ 1,84 milhão) e a empresa aumentou significativamente sua perspectiva para um ebit de US\$ 4 bilhões a US \$ 4,4 bilhões.

Com o lançamento de nove novos serviços, a Zim aumentou sua frota de 68 para 105 navios, totalizando a capacidade de 420 mil TEUs.

Atualmente, tem encomenda de 20 navios que totalizam 220 mil TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/08/2021

MAERSK GARANTE E-METANOL VERDE PARA PRIMEIRO NAVIO DE CONTÊINERES A COMBUSTÍVEL NEUTRO

Da Redação NAVEGAÇÃO 19 Agosto 2021



A European Energy estabelecerá uma nova instalação de e-metanol na Dinamarca e fornecerá energia renovável

A Maersk identificou seus parceiros para produzir combustível verde para seu primeiro navio a operar com metanol neutro em carbono: REintegrate, uma subsidiária da empresa dinamarquesa de energia renovável European Energy.

A REintegrate e a European Energy estabelecerão uma nova instalação dinamarquesa para produzir aproximadamente 10 mil toneladas de e-metanol neutro em carbono, suficiente para abastecer anualmente o primeiro navio da Maersk com a capacidade de operar com e-metanol verde. A Maersk trabalhará em estreita colaboração com a REintegrate e a European Energy no desenvolvimento da instalação.

“Este tipo de parceria pode se tornar um modelo de como dimensionar a produção de combustível verde por meio da colaboração com parceiros em todo o ecossistema da indústria e nos proporcionará experiências valiosas à medida que progredimos em nossa jornada para descarbonizar as cadeias de abastecimento de nossos clientes. Suprir os combustíveis do futuro é um desafio significativo e precisamos ser capazes de dimensionar a produção a tempo. Este acordo com a European Energy / REIntegrate nos coloca no caminho certo para cumprir nossa ambição de ter o primeiro navio de contêineres do mundo operado com metanol neutro em carbono na água até 2023”, disse Henriette Hallberg Thygesen, CEO da Fleet & Strategic Brands da Maersk.

A instalação de metanol usará energia renovável e CO2 biogênico para produzir o e-metanol. A produção de combustível está prevista para começar em 2023.

A energia necessária para a produção de energia para metanol será fornecida por uma fazenda solar em Kassø, sul da Dinamarca.

A REIntegrate tem histórico de produção de e-metanol verde em seu laboratório de testes em Aalborg. A nova instalação será sua terceira instalação de e-metanol, já que eles também estão construindo uma instalação de e-metanol em Skive.

“Estamos orgulhosos de fazer parte da primeira produção de e-metanol em grande escala na Dinamarca. Embora a energia renovável esteja se tornando cada vez mais comum na matriz energética do consumo de eletricidade, este é um dos primeiros passos no transporte pesado em direção ao uso de energia 100% renovável. Este acordo é um marco na jornada em direção à transição verde na indústria naval”, disse Knud Erik Andersen, CEO da European Energy.

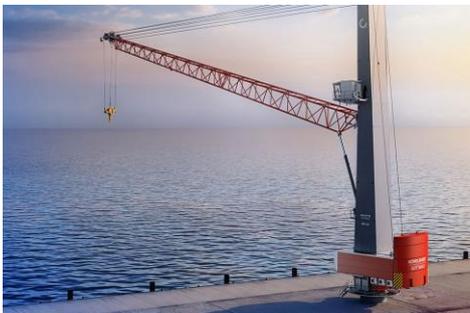
A Maersk anunciou o navio bicomcombustível, o primeiro da indústria, em fevereiro de 2021. Em junho, a empresa anunciou que os estaleiros da Hyundai Mipo construirão o feeder de 2,1 mil TEUs.

O primeiro alimentador de metanol do mundo terá 172 metros de comprimento e deve se juntar à frota da Maersk em meados de 2023. Ele navegará na rede da Sealand Europe, uma subsidiária da Maersk, na rota marítima do Báltico entre o norte da Europa e a Baía de Bótnia. Ele vai hastear a bandeira dinamarquesa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/08/2021

SUPER TERMINAIS ENCOMENDA 3 GUINDASTES KONECRANES GOTTWALD DA GERAÇÃO 6

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Agosto 2021



A Super Terminais, terminal de carga no Porto de Manaus, encomendou três guindastes ecoeficientes geração 6 Konecranes Gottwald ESP.10. Os equipamentos, encomendados em junho, serão utilizados para movimentar contêineres e carga geral.

“A Konecranes foi capaz de nos fornecer uma solução especialmente personalizada, consistindo em guindastes confiáveis e de alto desempenho que se encaixam perfeitamente em nosso cais incomum”, disse Marcello Di

Gregorio, diretor executivo da Super Terminais. “Este equipamento irá expandir significativamente nossa capacidade e dar oportunidades de crescimento e desenvolvimento futuro. A escolha deste equipamento trouxe a solução perfeita que vai de encontro à nossa filosofia de preservação ambiental e sustentabilidade, unindo produtividade, tecnologia e confiabilidade”, completou o executivo.

“Na Konecranes, é sempre um grande prazer trabalhar com um novo cliente”, disse Andreas Moeller, gerente de vendas sênior, guindastes portuários móveis da Konecranes Port Solutions. “Consultamos de perto a Super Terminais, e nossos novos guindastes elétricos de Geração 6 superaram os desafios especiais que um clima quente e o cais flutuante nos apresentavam. Isso demonstra a importância de uma relação de parceria sólida com os clientes e a flexibilidade de nossos equipamentos em uma variedade de aplicações e ambientes de trabalho”, explicou.

Os três novos guindastes são Konecranes Gottwald ESP.10 Mobile Harbor Cranes são montados em uma fileira em pedestais em um píer flutuante, em vez de sobre rodas ou trilhos. Com raio máximo de 64m e curvas de grande capacidade de içamento, eles podem atender embarcações até a classe super-pós-Panamax, com contêineres totalmente carregados até a 22ª linha. Os recursos do guindaste inteligente combinados com uma capacidade máxima de elevação de 125 t tornam-no versátil o suficiente para manusear contêineres e carga geral.

Os guindastes serão conectados a uma fonte de alimentação externa em terra, para aumentar a eficiência e cumprir totalmente os padrões de emissão regionais. Guindastes elétricos oferecem soluções abrangentes de elevação que auxiliam os clientes a ajudá-los a se aproximarem de seus objetivos de baixo carbono. A Konecranes chama isso de Ecolifting.

A Geração 6 é a mais recente evolução dos guindastes móveis portuários Konecranes Gottwald, estabelecendo novos padrões no manuseio de qualquer tipo de carga, em todos os tipos de embarcações em todos os tipos de terminais. O sistema de acionamento elétrico torna as operações do guindaste limpas e eficientes, enquanto uma ampla gama de recursos inteligentes garantem um ambiente de trabalho ergonômico e amigável e processos simplificados. Desempenho, durabilidade, eficiência: os novos guindastes representam produtividade máxima em uma longa vida útil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/08/2021

SETOR QUESTIONA NECESSIDADE DE REGULAÇÃO DE OGMOS PELA ANTAQ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Agosto 2021



Arquivo/Divulgação

Em audiência pública, agentes argumentaram que legislação vigente não atribui essa competência à agência reguladora, que analisa contribuições sobre funcionamento dos Ogmós. Após análise das manifestações enviadas por entidades, agência formará entendimento sobre a necessidade ou não de regular os órgãos gestores de mão de obra.

Representantes de operadores portuários, sindicatos e de órgãos de gestão de mão de obra do trabalho

portuário avulso (Ogmós) questionaram, em audiência pública, a necessidade de a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) regular essas instituições gestoras. Para os agentes, a legislação vigente não prevê que a agência regule esses órgãos, que possuem mecanismos já estabelecidos de fiscalização.

A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) entende que, nas competências da legislação vigente para a Antaq, não haveria envolvimento de tema sobre trabalho portuário. O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, disse que a entidade já se posicionou nesse sentido e que a agência deliberou anteriormente e informou que reconhecia não ter competência de atuar nas questões de trabalho portuário. Ele ressaltou que, mesmo assim, a agência ainda analisa se teria competência e se seria necessária alguma regulação sobre o Ogmó.

"A Fenop entende que operadores portuários, através de suas assembleias têm competência local para, quer seja pelo sindicato, quer seja pela assembleia, deliberarem sobre regramentos mais adequados ao funcionamento do Ogmo", afirmou Aquino, durante a audiência pública, realizada na última segunda-feira (16), de forma virtual.

A federação defende alterações legais no sistema do trabalho portuário e no modelo de Ogmo, porém frisou que encaminhou propostas ao governo e que analisa os temas conforme a legislação vigente. Para a Fenop, o Ogmo é uma instituição obrigatória prevista na legislação que, em nenhum momento, informa que esse órgão estaria sujeito à regulação da agência. A entidade ressalta que a legislação prevê que o órgão é administrado através de diretoria nomeada por sindicatos de operadores do porto, conselho de supervisão — formado por representantes do operador portuário, usuários e trabalhadores — e através de decisões de assembleia.

A Fenop entende que o custeio do Ogmo é obrigação do operador portuário, exceto em casos específicos. A entidade defende a manutenção do direito legal e da independência da gestão individualizada, segundo suas assembleias e estatutos locais, por entender não haver necessidade de adequação de qualquer regulação de Ogmo. "Qualquer regulação da Antaq estaria direcionada e restrita à figura do operador portuário, e não à personalidade jurídica do Ogmo, que é distinta do operador portuário, do sindicato de operadores", afirmou Aquino.

Os representantes da Antaq ressaltaram que a agência reguladora vai analisar as contribuições formais feitas ao site no processo de aprimoramento do tema, que integra a agenda regulatória 2020/2021. Após a análise das ponderações do setor sobre o funcionamento do Ogmo e a atividade, a agência formará entendimento sobre a necessidade ou não de regular os órgãos gestores de mão de obra. O superintendente de regulação da Antaq, Bruno Pinheiro, disse que é preciso ouvir o mercado sobre a possibilidade de regulação do tema.

A assessora jurídica do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Gislaine Heredia, reforçou que o setor não concorda com a regulação dos Ogmos e que essa é uma questão importante. O entendimento da Sopesp é que se pretende regular uma atividade mais correlata do que direta, sob a justificativa de proteção aos interesses da atividade portuária e de impedir infrações à ordem econômica. "Esse entendimento gera certa insegurança jurídica, na medida em que temos muitas atividades correlatas que circundam a atividade jurídica", comentou.

Para a Sopesp, ter definição de regulação por meio de acordãos ou decisões administrativas traria insegurança ao setor. O sindicato entende que a melhor forma, se concluir que haveria necessidade de regulação do Ogmo, deveria ser objeto de alteração legislativa, pois outros instrumentos não teriam amparo legal. Ela acrescentou que o Ogmo não deve ser considerado como monopólio, pois não é possível enxergar a mão de obra como questão de domínio econômico numa administração da mão de obra pelos tomadores de serviços. A Sopesp também diz que não há enriquecimento ilícito, na medida em que os próprios operadores a administram.

O assessor jurídico do Ogmo de Santos, Marcelo Kanitz, também afirmou que a atual legislação não teria capacidade de englobar a regulação sobre Ogmos. Ele defendeu o entendimento de que a natureza do Ogmo como associação civil traria restrição à ingerência da Antaq nesse aspecto e também lembrou que a administração é feita a partir dos operadores portuários. Segundo Kanitz, o Ogmo de Santos, além da assembleia, tem o conselho de gestão também formado por operadores portuários, funcionando como a primeira linha de frente de análise contínua das contas do Ogmo e impedindo 'tratamento indevido' do dinheiro, que é dos operadores portuários.

O superintendente de regulação da Antaq ponderou que não existe monopólio apenas na parte de empresas, mas também na mão de obra. "A área técnica da Antaq entende que o Ogmo dentro do porto tem monopólio da mão de obra porque qualquer operador portuário que queira operar no porto tem que se valer da mão de obra do Ogmo. Não tem outra saída", disse Pinheiro. Ele também citou manifestações da agência e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), com entendimentos que as taxas de admissão representavam cobranças altas aos entrantes, além de não conseguirem ver amparo na cobrança.



Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/08/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006