

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 130/2021
Data: 20/08/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
FREDERICO BUSSINGER: AMEAÇAS À MERITÓRIA FERROGRÃO.....	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA PLANEJA AMPLIAR PROFUNDIDADE DO CANAL DO PORTO DE SANTOS.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
PRÊMIO ANTAQ 2021 TEM INSCRIÇÕES ABERTAS NAS CATEGORIAS INICIATIVAS INOVADORAS E ARTIGOS TÉCNICO-CIENTÍFICOS.....	6
ANTAQ OUVI SETOR DE NAVEGAÇÃO INTERIOR SOBRE REVISÃO NORMATIVA.....	7
PORTAL PORTO GENTE	9
CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS APROVA MOÇÃO DE APOIO AO TÚNEL IMERSO PARA LIGAÇÃO SECA.....	9
COMO FUNCIONA A ENERGIA SOLAR? [DEFINIÇÃO SIMPLES].....	10
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	12
COM TERMINAIS EM SANTOS E CUBATÃO, RAÍZEN CONTRATA PARA TRAINEE, ESTÁGIO E APRENDIZ.....	12
SPA PROMOVE SEU PRIMEIRO ‘INVESTORS DAY’.....	13
DIRETORIA DA SCPAR PORTO DE IMBITUBA E SECRETÁRIO DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL ALINHAM ATIVAÇÃO DA ZPE.....	14
RIO GANHARÁ PRIMEIRO MUSEU MARÍTIMO PÚBLICO DO BRASIL.....	15
BRASIL ASSUME PRESIDÊNCIA ‘PRO TEMPORE’ DO MERCOSUL COM DESAFIO DE MODERNIZAR BLOCO E APROFUNDAR INTEGRAÇÃO ENTRE OS PAÍSES-MEMBROS.....	17
LUCRO LÍQUIDO DO 2T21 É O MAIOR DA HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS.....	18
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	19
FERROGRÃO IRÁ REVOLUCIONAR A LOGÍSTICA DE EXPORTAÇÃO DE GRÃOS DO BRASIL, AFIRMOU SAMPAIO.....	19
ISTOÉ - DINHEIRO	20
NOVA VARIANTE DA COVID E FIM DE ESTÍMULOS NA CHINA PODEM AFETAR RETOMADA GLOBAL.....	20
EXCLUSIVO – EPA DEVE RECOMENDAR MANDATO DE BIOCOMBUSTÍVEL NOS EUA ABAIXO DE 2020, DIZEM FONTES.....	21
ELETOBRAS LANÇA EDITAL PARA MELHORAR EFICIÊNCIA ENERGÉTICA EM PRÉDIOS PÚBLICOS.....	22
MONEYTIMES	23
MARATHON E ADM CRIAM JV PARA PRODUÇÃO DE MATÉRIA-PRIMA DE COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS.....	23
BOLSONARO VETA FUNDO ELEITORAL DE R\$ 5,7 BI APROVADO NA LDO.....	23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	24
CEARÁ QUER USAR BIOMETANO PARA PRODUZIR HIDROGÊNIO LIMPO.....	24
TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, A INDÚSTRIA DE ÓLEO E GÁS E OS CRÉDITOS DE CARBONO, POR AURÉLIO AMARAL E ÉRICK DINIZ.....	28
BR DISTRIBUIDORA ‘RENASCE’ DE OLHO NA POLÍTICA PARA VENDER ENERGIAS, NO PLURAL.....	30
JORNAL O GLOBO – RJ	32
ÊSCASSEZ DE SEMICONDUTORES AMEAÇA CORTAR PRODUÇÃO MUNDIAL EM ATÉ 7,1 MILHÕES DE VEÍCULOS EM 2021.....	32
É ‘IMPOSSÍVEL’ FAZER A REFORMA TRIBUTÁRIA DE UMA SÓ VEZ, DIZ GUEDES.....	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
PETROBRAS LANÇA PROJETO DE ESG EM PARCERIA COM ADMINISTRAÇÕES MUNICIPAIS BENEFICIADAS POR ROYALTIES DE PETRÓLEO.....	35
TERREMOTO E ELEVÇÃO DO NÍVEL DO MAR: DESASTRES TRAZEM LIÇÕES PARA LIDAR COM A MUDANÇA CLIMÁTICA.....	36
ABERTURA INTEGRAL DO MERCADO DE ENERGIA ELÉTRICA: ENTRAVES E SOLUÇÕES.....	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	41
PORTO DE SANTOS PLANEJA PAGAR DIVIDENDOS À UNIÃO.....	41
CAOS LOGÍSTICO, COM FALTA DE NAVIOS E FRETES ALTOS, VAI SE ESTENDER ATÉ 2022.....	43
CASTRO DIZ QUE PEDIU A CIRO NOGUEIRA INVESTIMENTOS EM FERROVIA PARA PORTO DO AÇU.....	44
MINÉRIO DE FERRO INTERROMPE CORREÇÃO E SOBE 5,9% NA CHINA.....	45
DEMANDA FRACA NA CHINA REDUZ PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO AO MENOR VALOR NO ANO.....	45
PREÇOS DE FRETES MARÍTIMOS BATEM RECORDES.....	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS	47
ANTAQ ESPERA MELHORAR INTEGRAÇÃO DE BASES DE DADOS.....	47
MERCOSUL LINE ECONOMIZOU MAIS DE 500 MIL T/CO2 NO BRASIL EM 2020.....	48



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 130/2021
Página 3 de 49
Data: 20/08/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	49
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	49



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FREDERICO BUSSINGER: AMEAÇAS À MERITÓRIA FERROGRÃO

O nome não ajuda, mas ela tem méritos porque é importante para a logística brasileira

Por: Frederico Bussinger - 20/08/21 - 08:21



Foto: Ilustração: Padron

O nome não ajuda, mas ela tem méritos: não ajuda pois não é ferrovia só para grãos. Que tal “Ferrovia do Tapajós”, referência geográfica e homenagem ao mais lindo rio da Amazônia (nosso Caribe)? Tem méritos porque é importante para a logística brasileira e para o eficiente e mais descarbonizado escoamento da produção de alimentos do “celeiro do

mundo”. Tem méritos; mas também calcanhares de Aquiles.

Sua engenharia financeira: informava-se ser autossustentável. Ou seja, as receitas dos serviços bancariam o Capex (investimento em bens de capitais) e o Opex (despesas operacionais) com TIR (Taxa Interna de Retorno) aceitável pelo mercado. Essa premissa foi abalada com a disposição do governo de aportar R\$ 2,2 bilhões “para reduzir riscos”, para muitos ainda insuficiente para que o projeto “fique em pé” – provavelmente serão necessários mais recursos públicos e montante significativo de “receitas acessórias”, como se faz em projetos estratégicos “greenfield” mundo afora.

Carga: só os 125,6 Mt/a de MT, previstos para 2030, viabilizariam os três projetos na região - Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), a extensão da malha da Rumo (Rondonópolis-Lucas do Rio Verde) e Ferrogrão. De forma agregada, sim, mas se a Fico visa uma região específica (Vale do Araguaia), a Ferrogrão tem como centro de carga a região da “Grande Sinop” (pg. 101ss do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA - fgs. 48-53). Esta abrange Lucas do Rio Verde, justamente o destino da extensão, que pode ser implantada gradualmente, “beneficiando” o fluxo de caixa. Já a Ferrogrão, além de ser um projeto greenfield, praticamente não capta cargas ao longo dos 933 km: assim, só faz sentido completa. Ou seja; a extensão, agora por autorização estadual, pode dificultar a já complexa viabilização da Ferrogrão.

Impactos: questão conhecida desde, ao menos, 2017, quando o MPF “recomendou” a “anulação” das audiências públicas agendadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – Recomendação nº 12 do MPF. Os mais noticiados são os impactos ambientais negativos, particularmente florestas e populações indígenas. Mas, registre-se, as boas práticas internacionais e normas (inclusive as brasileiras) de análise de impactos envolvem: i) os impactos negativos, mas também os positivos; ii) a dimensão ambiental, mas também a social e econômica; iii) a análise do impacto do fazer/implantar, mas também do não fazer/não implantar. Do “balanço” da “Matriz de Impactos” é que se apura a viabilidade, valendo lembrar, ainda, haver mitigações e compensações para minimizar os impactos negativos.

Mas talvez até mais que os impactos negativos, o discurso opositor à Ferrogrão se assenta sobre a imprevisibilidade dos impactos negativos (que transcendem sua faixa de domínio) e os impactos positivos: que ferrovias têm impactos positivos sobre a economia todos sabemos. Mas quando ocorrem “naturalmente”, em geral há efeitos colaterais negativos: há como ser minimizado se planejado como “corredor de desenvolvimento”, sobre o que há farta literatura, inclusive disponível na internet. O Banco Mundial, p.ex, tem um manual de gestão desses corredores, e compartilha experiências de governança deles em vários países. Em recente webinar, o ministro Tarcísio falou

da necessidade de um “reset” no projeto da Transnordestina. Se há interessados (no plural) na Ferrogrão, interessados com “bala na agulha” para iniciar as obras e não deixá-las pelo meio do caminho, o que impede que o leilão seja feito? Mas para maximizar os ganhos e reduzir os riscos de sua implantação, além de mobilizações de apoio (como a programada para Sinop, amanhã), talvez fosse o caso de um “reset” também na Ferrogrão – ao contrário do imaginado, pode até reduzir atritos sociais, custos e prazos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/08/2021

AUTORIDADE PORTUÁRIA PLANEJA AMPLIAR PROFUNDIDADE DO CANAL DO PORTO DE SANTOS

Proposta consiste em aumentar a profundidade da via de navegação do cais santista para -16 metros “no curto prazo”

Por: Fernanda Balbino



A ideia é que a via marítima permita receber navios com até 14,5 metros de calado Foto: Carlos Nogueira/AT

A Autoridade Portuária de Santos planeja aumentar a profundidade do canal de navegação do Porto de Santos em, no máximo, cinco anos. A ideia é que a via marítima permita, no curto prazo, receber navios com até 14,5 metros de calado (distância entre a

quilha da embarcação e a linha d’água) sem a necessidade de esperar momentos de pico de maré.

O plano foi revelado pelo diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da estatal, Bruno Stupello. Segundo ele, a ideia é ampliar dos atuais 15 metros para 16 metros de profundidade no período entre três e cinco anos.

“Na nossa visão, poderia fazer em duas etapas, sendo a segunda chegando a –17. Mas, com uma necessidade no curto prazo, seria um aprofundamento de -16. A gente ganharia, em uma relação direta, um metro de calado. E aí a gente teria possibilidade de entrar a 14,5 metros sem depender de maré. Isso dá um ganho de produtividade muito grande, principalmente, para os terminais de contêineres”, afirmou o executivo.

Hoje, o Porto de Santos está autorizado a receber navios de até 366 metros de comprimento. Porém, eles têm restrição de calado e, além de não poderem utilizar sua plena capacidade de transporte de carga, necessitam esperar por janelas de maré alta para entrar ou sair do cais santista. A autorização da Marinha do Brasil prevê que essas embarcações trafeguem com, no máximo, 14,2 metros de calado.

O plano foi revelado pelo diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da estatal, Bruno Stupello. Segundo ele, a ideia é ampliar dos atuais 15 metros para 16 metros de profundidade no período entre três e cinco anos.

“Na nossa visão, poderia fazer em duas etapas, sendo a segunda chegando a –17. Mas, com uma necessidade no curto prazo, seria um aprofundamento de -16. A gente ganharia, em uma relação direta, um metro de calado. E aí a gente teria possibilidade de entrar a 14,5 metros sem depender de maré. Isso dá um ganho de produtividade muito grande, principalmente, para os terminais de contêineres”, afirmou o executivo.

Hoje, o Porto de Santos está autorizado a receber navios de até 366 metros de comprimento. Porém, eles têm restrição de calado e, além de não poderem utilizar sua plena capacidade de transporte de carga, necessitam esperar por janelas de maré alta para entrar ou sair do cais santista. A autorização da Marinha do Brasil prevê que essas embarcações trafeguem com, no máximo, 14,2 metros de calado.

Segundo Stupello, a vinda de navios deste porte ao Porto, o que ainda não aconteceu, depende de alterações nas linhas marítimas existentes. “Com a ampliação das rotas Leste-Oeste, os navios de 366 metros devem começar a ‘sobrar’ nessa rota e são alocados em outras rotas com destino aos polos, a América do Sul, por exemplo”.

O executivo ainda destaca que, com os planos de aprofundamento do canal, os terminais deverão fazer simulações para o recebimento de cargueiros com calado de 14,5 metros. “Já tivemos consultas para os de 350, que seriam 10 metros acima do que a gente tem recebido hoje. E o de 366 deve vir na sequência”.

Segunda fase

Em uma segunda etapa, a Autoridade Portuária de Santos planeja aprofundar o canal para 17 metros. Mas, segundo Stupello, isto também depende da evolução do mercado de navegação.

“A gente tem que ficar monitorando como os navios vão começar a ser deslocados para Santos com esse primeiro aprofundamento. E aí, sim, com a expectativa de mercado, a gente determina um momento para fazer esse aprofundamento”, explicou o diretor da administradora portuária.

Stupello explica que o plano de escalonamento dessa dragagem é estratégico. “O principal investimento para esse aprofundamento nem é, de fato, o Capex, esse investimento inicial. A gente tem um aumento muito grande do Capex de manutenção de dragagem (em 17 metros), que é um aumento exponencial. Então, talvez não valha a pena irmos direto ao -17 metros porque eu vou ter uma dragagem de manutenção muito elevada para pouquíssimos navios que irão demandar essa profundidade”.

Desestatização

Como a Autoridade Portuária de Santos está em processo de desestatização – em elaboração pelo Ministério da Infraestrutura, com apoio do BNDES – e os planos de aprofundamento são de curto e médio prazos, a ideia é incluir estas obrigações no contrato do concessionário que será responsável pela gestão do Porto de Santos.

“Teremos uma obrigação mínima de investimentos (pelo futuro concessionário), que incluem melhoria de berços, investimentos nas perimetrais, nos acessos”, afirmou o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos, Bruno Stupello.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 20/08/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

PRÊMIO ANTAQ 2021 TEM INSCRIÇÕES ABERTAS NAS CATEGORIAS INICIATIVAS INOVADORAS E ARTIGOS TÉCNICO-CIENTÍFICOS

As inscrições para as categorias Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos do Prêmio ANTAQ 2021 estão abertas, são gratuitas, e poderão ser realizadas até 31 de agosto

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ lançou no último dia 2 de agosto a edição do Prêmio ANTAQ 2021. O Prêmio ANTAQ tem por finalidade reconhecer as iniciativas que se destaquem por sua contribuição na melhoria da prestação de serviços de transporte

aquaviários à sociedade, fomentar a pesquisa e a produção técnico-científica e disseminar as boas práticas na operação e gestão no setor.

As inscrições para as categorias Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos são gratuitas e poderão ser realizadas até 31 de agosto de 2021. Serão classificados cinco finalistas para cada categoria ou modalidade do Prêmio. A solenidade de premiação ocorrerá no dia 14 de outubro de 2021.



Na categoria Iniciativas Inovadoras, serão premiadas as empresas atuantes no setor de transportes aquaviários que tenham adotado iniciativas geradoras de melhorias operacionais, ambientais ou de gestão. Poderão concorrer nesta categoria, trabalhos individuais ou em grupo, que tenham sido implementados em Portos Organizados: terminais; instalações de apoio de transporte aquaviário (Registros); Empresas Brasileiras de Navegação –EBNs; e pessoas, entidades ou empresas cujas iniciativas trouxeram benefícios significativos ao setor aquaviário. Nesta categoria, um participante poderá concorrer com mais de uma Iniciativa Inovadora.

Para a categoria Artigos Técnico-científicos, serão premiados trabalhos nas áreas de Direito, Economia, Regulação, Meio Ambiente, Gestão, Ciências Sociais, Geografia, Políticas Públicas e Infraestrutura e Logística que apresentem relevância técnico-científica e institucional em conformidade com as áreas de atuação de competência da ANTAQ. Poderá concorrer nesta categoria qualquer cidadão brasileiro, maior de 18 anos.

Outras categorias

Além das categorias Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos, o Prêmio ANTAQ 2021 contempla ainda as categorias Desempenho Ambiental e Conformidade Regulatória. Mais informações sobre as quatro categorias do Prêmio, confira o regulamento no final desta matéria.

Premiação

Ao primeiro, segundo e terceiro lugares de cada uma das quatro categorias ou modalidades definidas neste regulamento será destinado um troféu, cabendo aos demais finalistas um certificado atestando sua condição de finalista no Prêmio. Na categoria Artigo Técnico-científico, além do troféu, os melhores artigos serão publicados, com a devida menção de sua condição de participante da edição do Prêmio ANTAQ 2021.

Regulamento e inscrições

Clique no link abaixo para acessar a íntegra do regulamento das quatro categorias em disputa e as fichas de inscrição nas categorias “Iniciativas Inovadoras” e “Artigos Técnico-Científicos”:

www.gov.br/antag/pt-br/noticias/agencia-lanca-premio-antag-2021/REGULAMENTOPrmioANTAG2021_.pdf/view

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 20/08/2021

ANTAQ OUVI SETOR DE NAVEGAÇÃO INTERIOR SOBRE REVISÃO NORMATIVA

A reunião abordou pontos sobre a revisão que a Agência está procedendo para simplificação do estoque regulatório da navegação interior. Participaram representantes da Federação das

Empresas de Navegação e dos sindicatos de armadores SINDARMA, SINDARPA, SINDASUL e SINDIFLUVIAL



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou na tarde desta quinta-feira (19) reunião, por videoconferência, com operadores do transporte de cargas e de passageiros na navegação interior para discutir a proposta de revisão e consolidação dos normativos da Agência que afetam o setor. O assunto é tema da Agenda Regulatória da ANTAQ no biênio 2020/2021 e objetiva simplificar o estoque regulatório da navegação interior.

O encontro resulta de compromisso firmado durante a audiência pública virtual nº 14/2021, realizada no dia 4 deste mês, e visa estreitar o debate com o setor, tirar dúvidas e colher sugestões adicionais acerca da revisão regulatória que a Agência está realizando na área da navegação interior.

Representando a ANTAQ, participaram o diretor Adalberto Tokarski, o superintendente de Regulação, Bruno Pinheiro, a gerente de Regulação da Navegação interior, Patrícia Gravina, e o especialista em regulação de transportes aquaviários da GRI/SRG/ANTAQ, Pedro Soares. Pelo setor de navegação interior, participaram representantes da Federação das Empresas de Navegação Aquaviária - Fenavega e dos sindicatos de armadores SINDARMA, SINDARPA, SINDASUL e SINDIFLUVIAL, além de empresários do transporte de cargas e de passageiros .

Para contextualizar os presentes, os especialistas da Superintendência de Regulação da ANTAQ fizeram uma apresentação sobre a proposta de simplificação do estoque regulatório da navegação interior, que consiste na redução do número de normativos vigentes de 11 para apenas três.

A proposta reorganiza os dispositivos em função da natureza jurídica do serviço e separa em norma própria os procedimentos de outorga e de afretamento, procedendo uma mudança estrutural das normas. Com isso, os serviços de transporte na navegação interior seriam regulados por três normativos dedicados aos direitos e deveres no transporte público, direitos e deveres no transporte privado e procedimentos de outorga e afretamento.

Segundo a proposta de revisão normativa da ANTAQ, os objetivos da simplificação são reduzir o número de instrumentos, corrigir assimetrias e focar no destinatário da resolução e no tipo de transporte, trazendo para Agência uma atuação mais aderente à realidade e às características dos serviços, de forma a promover o serviço adequado, ponto bastante sensível, para o setor.

Os representantes do setor, por sua vez, levaram para discussão pontos como as atuais exigências de envio anual de informações contábeis das empresas de transporte de travessia; a necessidade de se conferir objetividade e transparência nos quesitos de serviço adequado; simplificações de procedimentos e desburocratização; e proteção da frota nacional, entre outros pontos.

Na oportunidade, o diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, que é o relator do processo da revisão normativa, destacou que o setor sofreu muito com a pandemia, e defendeu uma atenção especial ao setor neste momento: “É importante ouvirmos mais o setor, notadamente a área de transporte de passageiros”, afirmou, garantindo que a Agência realizará uma nova reunião antes de concluir o voto sobre a matéria, que levará à deliberação da Diretoria Colegiada da Autarquia.

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: 20/08/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS APROVA MOÇÃO DE APOIO AO TÚNEL IMERSO PARA LIGAÇÃO SECA

Assessoria de Comunicação

Vereadores aprovam documento que defende túnel imerso como a melhor alternativa para a ligação entre Santos e Guarujá. Câmara Municipal do Guarujá também aprovou moção semelhante na última semana

O projeto do túnel imerso para a ligação seca entre Santos e Guarujá ganha força com apoio dos representantes da população nas Câmaras Municipais dos dois municípios. A Câmara Municipal de Santos aprovou, nesta quinta-feira (19), moção de apoio ao projeto do túnel imerso como a melhor alternativa para a ligação seca entre Santos e Guarujá e para a expansão da operação no Porto de Santos. No último dia 10 de agosto, a Câmara Municipal de Guarujá também aprovou uma moção semelhante para viabilizar a solução desse gargalo centenário da Baixada Santista.



Ambos os documentos, aprovados pelos vereadores, serão encaminhados ao presidente da República, Jair Bolsonaro, ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas e demais representantes da pasta e autoridades locais. O vereador Marcos Libório apresentou a moção no plenário da Câmara Municipal de Santos e destacou os benefícios do projeto para a sociedade da Baixada Santista.

“Encaminhamos a moção de apoio pela realização, de uma vez por todas, do túnel imerso. Uma ligação que, fundamentalmente, caracterize uma conexão metropolitana com baixo dano ambiental. Há diversas afirmações de que essa obra tem menor impacto e atende necessariamente as necessidades da população de Santos, do Guarujá e de toda a região”, defendeu Libório em seu discurso no Plenário.

Na Câmara Municipal de Guarujá, o documento foi apresentado e defendido pelo vereador Toninho Salgado. O projeto do túnel já conta também com apoio da União de Vereadores da Baixada Santista (Uvebs) composta por representantes dos nove municípios da Baixada Santista.

O presidente da Uvebs e vereador de Praia Grande, Betinho de Andrade, destaca a união entre as Casas Legislativas para o encaminhamento da obra que atende aos interesses tanto da operação portuária, quanto da população da Baixada Santista. "Durante toda a minha vida pública, não me lembro de nenhum movimento que unisse tanto as diversas câmaras como esse projeto do túnel imerso", enfatizou.

O engenheiro naval Casemiro Tércio de Carvalho, porta-voz da Campanha Vou de Túnel, movimento popular e de empresas privadas em prol da obra, analisa que as moções das câmaras municipais e o apoio da União de Vereadores da Baixada Santista são demonstrações do avanço do projeto do túnel como opção definitiva para a ligação seca.

"O projeto do túnel imerso entre Santos e Guarujá avançou consideravelmente nos últimos meses. Além das ações do Poder Legislativo, o Ministério da Infraestrutura se comprometeu, em audiência pública, a definir qual obra fará a ligação seca até setembro. A única opção viável, que

segue a tendência internacional e que atende os interesses tanto da operação portuária quanto da população dos municípios envolvidos é o túnel imerso", garante.

O consultor portuário, Eduardo Lustoza considera o apoio do parlamento local mais um passo decisivo para a resolução de um gargalo histórico da região, que perdura há mais de 100 anos.

"O túnel imerso tem, ao mesmo tempo, foco no desenvolvimento econômico e expansão do porto e no aumento da qualidade de vida da população das cidades envolvidas. As Moções de apoio aprovadas na Câmara de Santos e de Guarujá têm um amplo significado. Os representantes dos municípios, escolhidos pela população, defendem a obra como a única alternativa para a ligação seca", complementa.

Lustoza explica que, além dos aspectos positivos como segurança e viabilidade econômica, o túnel Santos/Guarujá atenderá mais de 40 mil pessoas por dia e reduzirá em 25 minutos o tempo de travessia. Segundo ele, o trajeto entre as cidades terá apenas 1,7 km e passará a ser feito em menos de cinco minutos, além de atenuar as filas na balsa.

CAMPANHA VOU DE TÚNEL

Além do apoio do Poder Legislativo da Baixada Santista, o projeto do túnel imerso tem apresentado crescente apoio popular. A campanha Vou de Túnel, movimento que defende a obra e que conta com apoio de mais de 75 empresas e associações de classe, também avançou nos últimos meses.

A petição online disponível no site da campanha está próxima de atingir a marca de 10 mil assinaturas de pessoas que defendem o túnel imerso como a melhor alternativa para ligação entre Guarujá e Santos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 20/08/2021

COMO FUNCIONA A ENERGIA SOLAR? [DEFINIÇÃO SIMPLES]

Por Flávio - Categoria: Notícias Corporativas



A maior parte das pessoas ainda sabe muito pouco sobre como funciona a energia solar, o que impede muitas delas de buscar a utilização desse tipo de energia sustentável em suas residências e empresas.

A energia solar, de forma resumida, é aquela na qual a fonte principal é a luz do sol, sendo uma forma alternativa, altamente sustentável e renovável de energia.

Ela pode ser usada para duas finalidades: para gerar eletricidade, o que ocorre através da energia fotovoltaica, e para aquecer a água, por meio da energia solar térmica.



Se você quer saber mais sobre como funciona a energia solar, então não deixe de acompanhar esse texto até o final!

Energia solar: O que é?

Para você entender mais a respeito de como funciona a energia solar, vamos focar primeiramente no que ela é.

A energia solar trata-se de um tipo de energia

alternativa, sustentável e renovável que é gerada através da captação da luz solar, que funciona como a fonte de energia.

Ela pode ser utilizada através das mais diversas tecnologias, como é o caso da energia solar fotovoltaica e do aquecimento solar, por exemplo, que são as duas formas principais.

Apesar disso, em geral, quando se fala em energia solar é mais comum que as pessoas a associem à energia fotovoltaica, ou seja, aquela na qual energia elétrica é gerada com uso da luz solar como fonte energética.

Então, se você em algum momento viu o termo energia solar sendo usado como sinônimo de energia fotovoltaica, não há nada de errado nisso.

A energia fotovoltaica é aquela na qual os painéis solares captam a luz solar, e dentro deles acontece a transformação dessa energia em corrente elétrica, que pode ser usada nas residências, nas fábricas e nos comércios.

Ficou claro o que é a energia solar? É hora então de entender como ela funciona!



Como funciona a energia solar?

A energia solar do tipo fotovoltaica funciona através do fenômeno que acontece quando há o encontro das partículas de luz solar, conhecidas como fótons, que colidem diretamente nos átomos de silício, que estão no painel solar.

Isso faz com que haja um grande deslocamento de elétrons, o que acaba levando ao surgimento de uma corrente

elétrica que é de corrente contínua, conhecida como energia solar fotovoltaica.

O funcionamento do sistema de energia solar, que gera energia elétrica, é baseado no uso dos painéis solares, que fazem a captação da luz proveniente do sol, por isso eles devem ficar em locais mais expostos, como os telhados.

A energia elétrica produzida em corrente contínua passa então pelo inversor solar, essencial para convertê-la em energia de corrente alternada, que então é distribuída para todo o imóvel, onde será utilizada. Para saber mais sobre esses assuntos como instalações elétricas, comandos elétricos, instalação de ar-condicionado e eletrônica no geral (capacitores, diodos, mosfets, indutores) acesse o site Flavio Babos.

O funcionamento de um sistema de energia fotovoltaico pode ser de 3 tipos:

- **Sistema on-grid**
- **Sistema off-grid**
- **Sistema híbrido**

Esses sistemas diferenciam-se entre si por meio do funcionamento deles, ou seja, através do seu modo de operar.

No caso do sistema de energia solar fotovoltaico on-grid, ele é conectado diretamente na rede elétrica, então quando há uma produção de energia em excesso pelo sistema, ela é injetada na rede distribuidora.

O excesso de energia é quando a eletricidade produzida pelo sistema é superior à necessidade do imóvel, passando então à rede pública de energia elétrica.

Quando isso acontece, o proprietário do sistema recebe créditos que podem ser usados para abater o valor da conta de luz.

Isso porque no sistema de grid o imóvel ainda depende diretamente da rede distribuidora, pois nos dias em que energia elétrica não é produzida o suficiente, é a energia da rede que abastece com a eletricidade necessária.

Por outro lado, o sistema off-grid é aquele que possui baterias, onde será armazenada a energia elétrica produzida em excesso pelo sistema.

Essa energia poderá ser usada em dias de baixa produção pelo sistema, evitando assim que o imóvel fique sem acesso à eletricidade. Outro fator que colabora para um bom aproveitamento da energia, é fazer o projeto elétrico residencial da casa utilizando de bons condutores de energia e não esquecendo dos disjuntores e do aterramento elétrico.

Os sistemas off-grid são mais usados em locais distantes dos grandes centros, onde as redes distribuidoras de energia não chegam, de modo que as pessoas possam sempre ter eletricidade sem interrupções.

Ainda existe o sistema híbrido, que faz uma operação de forma simultânea entre os dois sistemas vistos anteriormente, ou seja, ele funciona conectado à rede no momento em que as baterias estão sendo carregadas (e também o inverso).

Conclusão

Como você viu, a energia solar é um tipo de energia altamente sustentável, limpa e renovável, que pode ser utilizada pelas pessoas que desejam produzir sua própria energia, reduzindo em até 95% o valor da conta de luz.

Neste texto, você pôde conhecer mais sobre o funcionamento desse tipo de energia, entendendo exatamente como o sistema, em geral, produz energia elétrica que será usada no imóvel.

Gostou do artigo de hoje sobre como funciona a energia solar? Me deixe saber nos comentários!

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 20/08/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

COM TERMINAIS EM SANTOS E CUBATÃO, RAÍZEN CONTRATA PARA TRAINEE, ESTÁGIO E APRENDIZ

Informação: Santaportal (20 de agosto de 2021)



Imagem: Raízen / Site

estágio e aprendiz. As inscrições estão abertas no site até o dia 12 de setembro. Para participar não é necessário ter experiência prévia, nem falar inglês ou ter habilidade com Excel.



Aberto para todos os cursos e em todas as regiões do país, o processo seletivo será totalmente online e contará com a realização de testes individuais ainda na fase de inscrições.

Além disso, a seleção envolve dinâmicas e entrevistas, com previsão de contratação para estágio e trainee em janeiro, e para aprendizes em fevereiro de 2022. Para explicar as etapas do processo seletivo e falar sobre as formas de atuação da empresa, a Raízen promoverá ainda uma live no LinkedIn ao final de agosto com participação de profissionais da companhia, que também vão responder dúvidas de candidatos e candidatas do programa.

No processo seletivo para trainee, podem participar profissionais com até dois anos de formação em qualquer curso de graduação. A remuneração é de R\$ 7 mil por mês, além dos benefícios.

Para as oportunidades de estágio, concorrem estudantes de qualquer curso de graduação com previsão de formação para no mínimo daqui um ano ou dois, e com disponibilidade para estagiar 6 horas por dia ou 30 horas semanais. As vagas de estágio oferecem bolsa-auxílio mensal de R\$ 1.735,00 e diversos benefícios.

Já na seleção para aprendiz, podem se inscrever jovens com até 21 anos e 11 meses de idade, que tenham o ensino fundamental, médio, técnico completo ou que estejam cursando o ensino médio ou o ensino técnico. A disponibilidade para jornada de trabalho deve ser de 20 horas semanais. A remuneração e os benefícios variam de acordo com a localização e a área de atuação de cada vaga disponível.

Programa Talentos Raízen

Com o mote “Redefina seu futuro”, a campanha Talentos Raízen 2022 aposta em pessoas de atitude, que queiram redefinir o futuro da energia junto com a companhia. Além de contar com respeito, diversidade e inclusão na raiz de tudo, a Raízen oferece benefícios que vão além das expectativas de quem está começando a carreira, como remuneração competitiva e trilhas de desenvolvimento profissional que incluem treinamentos para impulsionar competências e novas lideranças.

Realizado todos os anos, o Programa Talentos Raízen tem proporcionado resultados cada vez mais expressivos em relação aos números de contratação e a diversidade de pessoas na companhia. Em sua última edição, o processo seletivo acrescentou ao time novos 215 estagiários e estagiárias, sendo 55% das vagas preenchidas por mulheres.

Além disso, o programa aumentou o número de pessoas negras e pardas contratadas, com 33% das vagas preenchidas. Já no último processo seletivo para trainee, 100% das contratações foram de mulheres.

“Somos uma empresa alinhada às megatendências globais, por uma matriz energética cada vez mais limpa e sustentável, por isso o programa traz para o time pessoas que farão parte do nosso futuro já atuando no presente”, destaca Paula Benevides, vice-presidente de Desenvolvimento Humano e Organizacional da Raízen.

“Para que isso aconteça, contamos com uma cultura forte em toda a nossa atuação, focada em desenvolver profissionais, cultivar relações produtivas entre pessoas diversas, enxergar novas oportunidades de inovação e olhar para o futuro”, completa a executiva.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/08/2021

SPA PROMOVE SEU PRIMEIRO ‘INVESTORS DAY’

Informação: Santos Port Authority (20 de agosto de 2021)

A Santos Port Authority (SPA) realiza, na quarta-feira (25), a partir das 8h, seu primeiro “investor day”, o SPA Day 2021, evento inédito que se propõe a divulgar os resultados e perspectivas da

Companhia, estratégia de governança, transparência e boas práticas na divulgação dos resultados financeiros, em linha com as empresas de capital aberto.

O evento, voltado para o mercado financeiro e para potenciais investidores, além das empresas que já atuam no Porto de Santos, será exclusivamente presencial e realizado no Clube de Regatas Vasco da Gama, em Santos. O SPA Day entrará no calendário anual da Companhia, estabelecendo uma interlocução sistemática com mais um público de interesse do Porto de Santos, o mercado de capitais.



Clique aqui para se inscrever

https://www.sympla.com.br/spa-day_1282104?token=f82f4b7a2d89d6bc26e36707176d5402

A Santos Port Authority (SPA) realiza, na quarta-feira (25), a partir das 8h, seu primeiro “investor day”, o SPA Day 2021, evento inédito que se propõe a divulgar os resultados e perspectivas da Companhia, estratégia de governança, transparência e boas práticas na divulgação dos resultados financeiros, em linha com as empresas de capital aberto.

O evento, voltado para o mercado financeiro e para potenciais investidores, além das empresas que já atuam no Porto de Santos, será exclusivamente presencial e realizado no Clube de Regatas Vasco da Gama, em Santos. O SPA Day entrará no calendário anual da Companhia, estabelecendo uma interlocução sistemática com mais um público de interesse do Porto de Santos, o mercado de capitais.

Para o presidente da SPA, Fernando Biral, é um emblema que consolida a transformação da Codesp para SPA: “o evento inaugura nossa relação com esse público de interesse, com tudo o que isso significa em termos de mudança de valores e práticas e preparação para a desestatização.”

A participação no evento é restrita a convidados, devido às limitações decorrentes da pandemia. Será apresentada uma visão geral do Porto, resultados financeiros do 2º trimestre, avanços, desafios, perspectivas e oportunidades.

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

Data: 20/08/2021

DIRETORIA DA SCPAR PORTO DE IMBITUBA E SECRETÁRIO DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL ALINHAM ATIVAÇÃO DA ZPE

Informação: SCPAR Imbituba (20 de agosto de 2021)



Foto: Comunicação Social SCPAR Porto de Imbituba

O secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico Sustentável (SDE) de Santa Catarina, Luciano Buligon, foi recebido no Porto de Imbituba nesta quarta-feira (18) pelo diretor de Administração e Finanças da Autoridade Portuária, Fabrício Debortoli, o diretor de Planejamento e Operações, Zeca Tavares, e o contador Elivelton, empregado de carreira e integrante do Conselho de Administração da SCPAR Porto de Imbituba. Também participaram da visita, o vice-prefeito de Imbituba, Antônio Clésio Costa, e o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico e Turístico, Henrique Melo.

O encontro integrou a agenda do secretário na cidade, para conhecer a Zona de Processamento de Exportação (ZPE), atualmente sob gestão da SDE e da secretaria de Estado da Fazenda. Buligon reforçou a importância de levar adiante projetos como o da ZPE, que beneficiará diretamente a cidade com novos negócios e geração de renda. No momento, as secretarias estudam as necessidades para ativação do espaço. Em seguida, a perspectiva é iniciar a análise sobre a melhor formatação de uso do local, que deve entrar em operação no horizonte de cinco anos.

Para o secretário, “as ZPEs que atuarão como distritos industriais serão verdadeiros instrumentos propulsores do desenvolvimento e do emprego, essenciais para o crescimento das cidades, como Imbituba.”

Debortoli agradeceu a visita do secretário e destacou os resultados que o Porto vem alcançando, por meio de diversos atores da comunidade portuária, tais como os operadores, arrendatários e trabalhadores. “Como administração do Porto, nosso propósito é prover condições de infraestrutura para operações cada vez mais eficientes, seguras e sustentáveis. O maior projeto que começará a ser executado em breve é o da recuperação, reforço e ampliação do Cais 3, que além de beneficiar o Porto, irá fomentar o desenvolvimento local, com geração de empregos, movimentação de renda e aumento na arrecadação de tributos para o município”, avalia o diretor.

Já Tavares colocou o Porto de Imbituba à disposição para auxiliar na ativação da ZPE, por meio dessa aproximação institucional dos órgãos do Estado de Santa Catarina, com a participação da prefeitura, e que certamente a cidade ganhará muito com o projeto se tornando realidade.

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

Data: 20/08/2021

RIO GANHARÁ PRIMEIRO MUSEU MARÍTIMO PÚBLICO DO BRASIL

Informação: ABTP (20 de agosto de 2021)

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) em parceria com o Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro (DCAMN) pretendem criar o primeiro Museu Marítimo Público do Brasil, na cidade do Rio de Janeiro. A previsão é que o equipamento cultural comece a ser construído em 2023 com término para 2025.



Espaço Cultural da Marinha

O novo museu será voltado à promoção do conhecimento da história marítima do país, com foco na diversidade de atividades e representações culturais ligadas ao mar e aos rios brasileiros. Assim, a navegação, as pesquisas científicas, as variadas manifestações místicas e religiosas, os portos, a indústria da pesca e naval, serão objetos de interesse do novo museu.

Localizado no coração cultural do Rio

O museu será construído no Espaço Cultural da Marinha, localizado na Zona Portuária do Rio de Janeiro, em frente à Igreja da Candelária e à antiga Alfândega do Rio de Janeiro, hoje a Casa Brasil-França. Portanto, ele ficará no epicentro cultural da cidade, fazendo parte do complexo de museus e espaços culturais que já atraem turistas e moradores do Rio de Janeiro.

“O Rio de Janeiro terá uma nova joia, com o Museu Marítimo do Brasil vindo a complementar o corredor cultural existente no Centro da Cidade do Rio de Janeiro. E, evidentemente, o mar é a figura mais importante do seu entorno”, afirmou o Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, o Vice-Almirante José Carlos Mathias.

Um dos impulsionadores para a criação do museu foi a recente revitalização da região portuária da cidade, voltada para os Jogos Olímpicos de 2016. Nesta ocasião, o Espaço Cultural da Marinha recebeu 97 mil visitantes. Desde então, a média mensal é de 10 mil visitantes.

Projeto arquitetônico

A ideia é que o novo equipamento cultural tenha uma arquitetura que se harmonize com o patrimônio histórico, natural e urbano da região. Pensando nisso, o DCAMN em parceria com o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB/RJ), lançaram o Concurso Nacional de Estudos Preliminares de Arquitetura para seleção da melhor proposta arquitetônica do museu.



Proposta arquitetônica vencedora

O resultado do concurso foi divulgado na segunda-feira (09/08), contando com premiações nas três primeiras colocações. A proposta vencedora foi elaborada por uma equipe de São Paulo, liderada pelo arquiteto Rodrigo Quintella Messina, que receberá R\$ 50 mil.

O segundo lugar ficou com a proposta de uma equipe de Brasília, sob a coordenação do arquiteto Nonato Veloso. O prêmio foi de R\$ 30 mil. Já a terceira colocação foi ocupada por uma equipe de São Paulo, sob responsabilidade do arquiteto Álvaro Puntoni, que receberá R\$ 20 mil.

Além desses, mais três trabalhos receberam menção honrosa. Um livro reunindo todos os seis projetos será produzido pela Marinha. Ao todo, foram recebidas 110 propostas.

Vista para o mar

“Um dos pré-requisitos para a escolha do projeto arquitetônico vencedor do museu, é de que, a partir de seu prédio, o público tenha uma plataforma para olhar o mar. Assim, voltando novamente para o mar, com acervos e exposições especiais, buscamos desenvolver a consciência marítima, que caracteriza a nossa história”, destacou o Vice-Almirante.



Proposta arquitetônica vencedora - Vista para o mar

A expectativa é que o museu seja edificado no píer do Espaço Cultural da Marinha, e tenha uma área útil prevista entre 4.500 e 6.500 metros quadrados. Ele deverá prever também a possibilidade de atracação de navios-museus e de embarcações.

um auditório para 200 pessoas.

Internamente, o percurso ditado pelo projeto arquitetônico deverá ser convergente com a narrativa museológica. As salas de exposições devem ser acessíveis, além de constar espaços para ações de educação patrimonial. Também existe a previsão de

Exposições



Proposta arquitetônica vencedora - Sala de exposições

A base museológica do Museu Marítimo serão coleções de cartografia, arqueologia subaquática, modelos navais, instrumentos científicos e de navegação, e a Galeota Real (embarcação que serviu a D. Pedro I e a Família Imperial em seus translados no Brasil).

Além disso, serão expostos também modelos de navios mercantes, plataformas marítimas e demais coleções de empresas ligadas ao mar.

Público

O objetivo do museu é atrair um público amplo e diferenciado, tanto de turistas, quanto estudantes da rede pública e privada, além de moradores em busca de cultura e lazer, e a própria comunidade marítima.

Pensado para ser um local de descobertas e reflexões, o museu abordará temas históricos e atuais em suas exposições temporárias e programas educativos.

Programa Patronos da Cultura Naval

O Museu Marítimo do Brasil pode ser patrocinado ou receber doações de pessoas jurídicas ou físicas por meio do Programa Patronos da Cultura Naval, que visa criar uma rede de colaboradores para projetos culturais da DPHDM.

A empresa ou pessoa física que se interessar em patrocinar o projeto pode acessar as informações em: <https://www.marinha.mil.br/dphdm/programas-de-patrocinio>

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

Data: 20/08/2021

BRASIL ASSUME PRESIDÊNCIA 'PRO TEMPORE' DO MERCOSUL COM DESAFIO DE MODERNIZAR BLOCO E APROFUNDAR INTEGRAÇÃO ENTRE OS PAÍSES-MEMBROS

Informação: FIESP (20 de agosto de 2021)

Em reunião do Conselho Superior de Comércio Exterior (Coscex) da Fiesp, organizado nesta terça-feira (17/8), o embaixador Michel Arslanian Neto compartilhou, com o embaixador Rubens Barbosa e os participantes que acompanhavam ao evento on-line, os desafios que o Brasil terá pela frente, durante a presidência 'pro tempore' do Mercosul, marcada para o segundo semestre deste ano.



O Brasil assume a presidência do Mercosul até dezembro de 2021 com a tarefa de integração e modernização do bloco. Os detalhes foram apresentados pelo embaixador Michel Arslanian. Fotos: Karim Khan/Fiesp

Arslanian Neto fez um retrospecto das intenções do governo Bolsonaro no âmbito do comércio exterior e lembrou que o presidente assumiu o mandato determinado a buscar maior inserção do Brasil no comércio mundial e nas cadeias globais, intensificar a conclusão de acordos comerciais e melhorar a competitividade do país. De fato, o Ministério das Relações Exteriores [Itamaraty] tem se esforçado para fazer avançar em reuniões externas com países como Coreia do Sul, Canadá e Singapura, mas vem enfrentando alguns impasses dentro do Mercosul.

Há meses o Brasil vem tentando chegar a um ponto de convergência em relação à revisão da Tarifa Externa Comum (TEC) com a Argentina. O país chegou a apresentar uma proposta de redução de 10% em maio, porém, limitada apenas a insumos e matérias-primas, o que desagradou os outros países participantes do bloco.

Negociações externas também emperraram. A presidência 'pro tempore' da Argentina foi encerrada com um certo anticlímax causado pela manifestação unilateral do Uruguai de buscar acordos bilaterais fora do Mercado Comum do Sul. Diante da ausência de medidas concretas, o Brasil tem "evitado magnificar o alcance dessa decisão", mas vem observando os passos do país vizinho.

“Até agora, não vimos nenhuma negociação sobre a mesa, e não queremos fazer diagnósticos precipitados”, disse Arslanian Neto. “Nosso foco é encontrar um contexto favorável para levar nossa agenda de integração”, acrescentou o embaixador.

Uma das pautas que devem ser priorizadas pelo Brasil durante a presidência à frente do bloco é a tarifária. Com regimes especiais prestes a expirar e perder vigência, o país promete apresentar uma proposta para resolver esse embaraço já no próximo mês. Concluir a oitava rodada de liberalização de comércios e serviços do Mercosul também está na agenda para este segundo semestre. “Tivemos muito sucesso na aprovação de acordos importantes para o Mercosul”, afirmou Arslanian Neto. “Agora a vitrine dessa presidência seria firmar acordos de atualização dos nossos compromissos e serviços para transpormos o que já conquistamos em negociação externa”, explicou.

Discussões sobre regime de origem e regulação devem voltar à tona. O Brasil pensa em avançar na parte normativa do acordo assinado entre Mercosul e União Europeia e desburocratizar o bloco. Harmonizar a legislação do Mercado Comum do Sul, tendo o Brasil como modelo, deve ser uma das propostas expostas ao bloco.

“Vemos o tema regulatório como prioritário para o Brasil, mas enfrentamos uma burocracia lenta para elaborar e revisar regulamentos técnicos do Mercosul”, advertiu.

“Precisamos melhorias neste sentido, dar uma injeção de modernidade no Mercosul para termos ganhos palpáveis – boas práticas regulatórias podem beneficiar o comércio mundial e a integração regional”, argumentou.

Tecnologia e pandemia também estão no radar da equipe brasileira. O grupo pretende propor para os próximos fóruns empresariais um debate sobre perspectivas de integração produtiva no setor de fármacos. “A pandemia mostrou que não podemos ficar tão dependentes das cadeias globais de valor”, afirmou. “Precisamos ter uma blindagem regional para essas situações de vulnerabilidade”.

Ainda dentro da pauta de pandemia, o Brasil estuda fazer uma declaração presidencial sobre a recuperação dos países do bloco no pós-pandemia. A ideia é mostrar de que maneira o Mercosul contribuiu para esse restabelecimento e construir uma perspectiva regional sobre o tema.

De uma forma geral, o Brasil assume a presidência do Mercosul até dezembro de 2021 com a principal tarefa de incutir no grupo uma perspectiva de integração profunda e multifacetada e dar continuidade ao processo de modernização do bloco, com foco na retomada da vocação econômico-comercial, intensificação da negociação de acordos comerciais externos, fortalecimento do marco normativo econômico-comercial e continuidade dos esforços de racionalização do funcionamento do bloco, com diminuição de custos e burocracia.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/08/2021

LUCRO LÍQUIDO DO 2T21 É O MAIOR DA HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS

Informação: Porto de Santos (20 de agosto de 2021)





Imagens: SPA

A Santos Port Authority (SPA) encerrou o segundo trimestre com lucro líquido de R\$ 98,9 milhões, recorde trimestral histórico da estatal que administra o Porto de Santos. O lucro mais que dobrou em relação ao mesmo período de 2020 e cresceu 126,6%. O bom resultado foi mais uma vez impulsionado pelo aumento da receita e queda de custos e despesas, combinação que se tornou marca registrada da SPA desde que a atual gestão assumiu, em 2019, pautada pelo foco em eficiência, austeridade e racionalização de recursos públicos.

A receita líquida cresceu 13,3% e atingiu R\$ 295,8 milhões, favorecida pela forte movimentação de cargas, que continuou a bater seguidos recordes e registrou crescimento de 5,3%, fechando o trimestre em 41 milhões de toneladas.

Além da continuidade no bom desempenho das exportações, o segundo trimestre foi marcado pela consolidação na recuperação das importações, notadamente dos contêineres, onde são transportadas as cargas de maior valor agregado. No segundo trimestre, o avanço foi de 19,1% na comparação com igual período do ano passado, atingindo o recorde trimestral de 1,2 milhão TEU (medida padrão de um contêiner de 20 pés).

Ao mesmo tempo, a administração da SPA manteve o foco na contínua geração de ganhos de eficiência. As despesas gerais e administrativas recorrentes registraram queda de 14,8%, desempenho suportado por diversas ações de racionalização de gastos.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês), ajustado por eventos extraordinários, registrou incremento de 40,4%, alcançando R\$ 181,6 milhões. A margem Ebitda ajustada foi de 61,4%, avanço de 11,8 pontos percentuais na comparação com o mesmo trimestre de 2020.

Os ganhos nos resultados operacionais contribuíram para que a SPA encerrasse o segundo trimestre com uma posição de caixa líquido (caixa e aplicações menos endividamento bruto) superior a R\$ 447 milhões, significativo avanço em relação à posição de caixa líquido de R\$ 29,7 milhões verificada no segundo trimestre de 2020.

“A Companhia está pronta para a desestatização. Ganhamos eficiência e qualidade na prestação de serviços, reduzimos custos, fortalecemos a liquidez, mapeamos e endereçamos todos os passivos”, disse o diretor de Administração e Finanças da SPA, Marcus Mingoni.

Para mais informações sobre o segundo trimestre, acesse o release de resultados.

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

Data: 20/08/2021

Em webinar, secretário-executivo do MInfra falou sobre os projetos de infraestrutura do Brasil para investidores da Rússia e a importância das ferrovias como alternativa sustentável e eficiente ao transporte

Com a expectativa do leilão para ainda em 2022, a ferrogrão irá revolucionar a logística de exportação de grãos do Brasil, afirmou, nesta quinta-feira (19), o secretário executivo do Ministério da Infraestrutura (MInfra). Durante o webinar Infrastructure Virtual Mission, promovido em

parceria com a Rússia, Sampaio reforçou a ferrovia como um projeto fundamental para garantir a segurança alimentar global.

Entre os principais projetos prioritários no programa de concessões, o secretário destacou também as primeiras privatizações portuárias, a começar pela privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), que servirá de piloto para a privatização do Porto de Santos. Ressaltou também as assinaturas de 96 contratos de adesão de Terminais de Uso Privado (TUPs).

Segundo Sampaio, o governo brasileiro acredita fortemente no investimento privado e nas parcerias público-privadas. “Desde 2019, concedemos 74 ativos de transporte ao setor privado - incluindo portos, aeroportos, rodovias, ferrovias e terminais portuários. Até 2022, vamos garantir cerca de R\$ 50 bilhões em investimentos privados no setor de transportes, promovendo uma verdadeira revolução na logística do país”, afirmou.

CONTRATOS - Para demonstrar a preocupação do governo em criar um ambiente de negócios favorável ao investidor, o secretário explicou que o governo brasileiro se preocupa com a segurança jurídica para os investidores e simplificação regulatória. “Isso significa contratos transparentes e mais detalhados, com matriz de riscos e estrutura de incentivos bem definidas, gatilhos de investimento e cumprimento integral dos contratos de concessão, observados por órgãos reguladores independentes”, disse.

Também esteve presente no encontro para apresentar o programa de concessão na área de transportes do Governo Federal a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias, Natália Marcassa.

*Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 20/08/2021*

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

NOVA VARIANTE DA COVID E FIM DE ESTÍMULOS NA CHINA PODEM AFETAR RETOMADA GLOBAL

O avanço da variante Delta e a desaceleração da China reduziram o otimismo dos economistas em relação à recuperação da atividade global neste ano. Enquanto a nova cepa da covid-19 leva a China a fechar cidades, parte da população nos Estados Unidos adota medidas de distanciamento social por conta própria, freando a retomada. Para completar, o governo chinês vem retirando estímulos econômicos – o que respinga por aqui, dado que os preços das commodities, como o minério de ferro, acabam recuando.

Por enquanto, o Fundo Monetário Internacional (FMI) prevê um crescimento de 6% para a economia global em 2021 – após uma retração de 3,3% no ano passado. Economistas, porém, afirmam que pode haver uma redução na estimativa para este ano. “Pelo que estamos vendo nos EUA e na China, o PIB global pode caminhar para algo entre 5% e 5,5%”, diz o economista-chefe da MB Associados, Sergio Vale.

O estrategista global da XP, Alberto Bernal, destaca que o efeito da variante Delta na economia americana está sendo mais forte do que se esperava. Um dos indicadores, segundo ele, é a queda de 1,1% nas vendas do varejo em julho. “As pessoas estão vendo nos noticiários que os casos de covid estão subindo e estão ficando mais cautelosas. Elas estão indo menos a shoppings, por exemplo”, diz Bernal, que vive em Nova York. Na terça-feira, pela primeira vez desde março, os EUA registraram mais de mil mortes por covid em um único dia.

Bernal destaca que a Delta é, hoje, o maior risco para a economia global, ainda que, em um primeiro momento, pareça que há muita preocupação com a retirada de estímulos monetários por parte do Federal Reserve (o banco central americano). “O maior risco é a covid. Se o vírus se torna mais agressivo, o mundo pode voltar ao processo de maio de 2020.”

Na China, a variante também causa impactos. Apesar de o número de casos ser relativamente baixo, o país adotou uma postura de tolerância zero em relação ao vírus, e cidades como Zhouzhou anunciaram lockdowns temporários. Na semana passada, o porto de Ningbo-Zhoushan fechou um de seus terminais para tentar controlar o contágio.

Para o estrategista-chefe do BTG Pactual, João Scandiuzzi, a China traz mais inquietação ainda devido à retirada de estímulos econômicos desde janeiro. “Na virada do ano, o governo passou a apertar o crescimento do crédito. Esse controle veio com algum custo, e a recuperação no consumo ficou incompleta. Por isso, está havendo uma desaceleração importante.” Os dados da economia chinesa de julho já refletem essa realidade. As vendas do varejo, que haviam crescido 12,1% em junho, avançaram 8,5% no mês passado – o esperado era 10,9%. No caso da produção industrial, a alta havia sido de 8,3% em junho, a estimativa era que chegaria a 7,9% em julho, mas o observado ficou em 6,4%. O investimento acumulado em 12 meses também ficou aquém do esperado. Cresceu 10,3% em julho, quando as projeções indicavam alta de 11,3%.

O economista-chefe da Wealth High Governance (WHG), Fernando Fenolio, lembra também que a China vai sediar os Jogos Olímpicos de Inverno em fevereiro do ano que vem, o que pode levar o país a ser ainda mais cauteloso em relação à covid. “A economia lá pode ficar se arrastando.”

Brasil

A desaceleração da China deve causar prejuízos ao Brasil sobretudo porque pode derrubar o preço das commodities. Ontem, o mercado já observou recuo nos preços do petróleo e do minério de ferro (leia mais abaixo). “Um freio no crescimento da China sempre é relevante para o Brasil. O País perde em termos de troca e na balança comercial”, diz Fenolio.

O superintendente de pesquisa econômica do Itaú Unibanco, Fernando Gonçalves, destaca que a variante Delta pode interferir na economia brasileira ao interromper a logística internacional e reduzir ainda mais a oferta de insumos. Desde o começo do ano, por exemplo, a falta de componentes no mercado global tem paralisado o setor automotivo. “Apesar de a demanda por carros existir, a produção não sobe por falta de peças. Isso está atrapalhando a retomada.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 20/08/2021

EXCLUSIVO – EPA DEVE RECOMENDAR MANDATO DE BIOCOMBUSTÍVEL NOS EUA ABAIXO DE 2020, DIZEM FONTES

Por Stephanie Kelly e Jarrett Renshaw



Instalação de biodiesel na Argentina.

NOVA YORK (Reuters) – A Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA, na sigla em inglês) deve recomendar à Casa Branca a redução dos mandatos de mistura de biocombustíveis da nação abaixo dos níveis de 2020, o que seria um golpe para a indústria de combustíveis renováveis, afirmaram nesta sexta-feira duas fontes com conhecimento no assunto.

Os contratos futuros do óleo de soja negociados na bolsa de Chicago atingiram limite de baixa após a reportagem de que a EPA deve recomendar a redução.

Os mandatos se tornaram uma armadilha política para a administração do Biden, já que as regras normalmente colocam as refinarias de petróleo contra os agricultores e a indústria de biocombustível. Até agora, a administração teve que considerar como lidar com a definição de obrigatoriedade, em meio a uma pandemia mundial e sem irritar as partes.

Com esse plano atual, a EPA está buscando alinhar os mandatos com os níveis reais de produção, que recuaram durante a pandemia do coronavírus. Os mandatos determinam a quantidade de biocombustíveis que as refinarias de petróleo devem misturar em seus 'mix' de combustível.

A EPA não fez comentários para este artigo.

De acordo o Padrão de Combustível Renovável dos EUA, as refinarias de petróleo devem misturar milhões de galões de biocombustíveis no 'mix' de combustível ou compram créditos negociáveis, conhecidos como RINs, daqueles que misturam. As refinarias também podem aplicar para isenções dos mandatos, caso consigam provar que as obrigações as prejudicariam financeiramente.

Os mandatos para 2021 já foram adiados em mais de seis meses, devido à pandemia do coronavírus. A administração deve divulgar as propostas para 2021 e 2022 ao mesmo tempo.

Os RINs despencaram nos últimos dois dias com especulações de mercado em torno dos mandatos. Os créditos de combustível renovável (D6) foram negociados em 1,42 dólar cada nesta sexta-feira, abaixo do 1,50 dólar na sessão anterior, segundo traders. No início desta semana, os créditos estavam sendo negociados acima do 1,60 dólar.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 20/08/2021

ELETOBRAS LANÇA EDITAL PARA MELHORAR EFICIÊNCIA ENERGÉTICA EM PRÉDIOS PÚBLICOS

A Eletrobras lançou nesta sexta-feira (20) o edital da Chamada Pública Procel (Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica – Eficiência Energética) no Setor Público, que investirá R\$ 67,5 milhões em projetos de eficiência energética de edificações públicas em todo o País. O investimento é recorde e 1.587% maior do que a chamada de 2020, de apenas R\$ 4 milhões.

A chamada contempla edificações públicas federais, estaduais e municipais existentes, localizadas em todo o território nacional, e acontece em um momento de crise hídrica e em pleno processo de privatização da estatal.

As inscrições começam no dia 1º de setembro e vão até 30 de novembro. No dia 26 de agosto, das 14h às 16h, será realizado um workshop online para esclarecer dúvidas dos interessados.

“No evento, destinado a agentes do setor público e a consultores do mercado de eficiência energética, serão apresentadas a chamada pública, seus objetivos, quem são os candidatos elegíveis, quais as regras, as fases, o cronograma, a modelagem de propostas técnicas, os critérios de seleção e o modelo da capacitação”, explicou a Eletrobras em nota.

A estatal já havia lançado em maio deste ano, também no âmbito do Procel, uma chamada pública de R\$ 65 milhões para promover projetos que tornem eficiente a iluminação pública de vias e praças de municípios de todo o País. O prazo para a inscrição de projetos termina no próximo dia 27.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 20/08/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

MARATHON E ADM CRIAM JV PARA PRODUÇÃO DE MATÉRIA-PRIMA DE COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS

A Marathon Petroleum e a Archer-Daniels-Midland anunciaram nesta quinta-feira a formação uma joint venture para produção de óleo de soja, que será vendido exclusivamente à Marathon para sua fábrica de diesel renovável.

Refinarias têm buscado um acesso seguro a matérias-primas para combustíveis renováveis em meio às restrições de oferta e aos preços crescentes de gorduras, graxas e óleos.



A empresa será majoritariamente detida pela ADM, com 75% das ações, enquanto a Marathon Petroleum possuirá o restante (Imagem: Divulgação/ADM)

Espera-se que um complexo de processamento de soja da JV em Spiritwood, na Dakota do Norte, produza cerca de 600 milhões de libras-peso de óleo de soja refinado por ano matéria-prima suficiente para cerca de 75 milhões de galões de diesel

renovável/ano quando for concluído, em 2023, disseram as empresas.

O volume é aproximadamente 40% da matéria-prima necessária para abastecer a planta da Marathon em Dickinson, também na Dakota do Norte, projetada para processar cerca de 180 milhões de galões de diesel renovável por ano.

A empresa será majoritariamente detida pela ADM, com 75% das ações, enquanto a Marathon Petroleum possuirá o restante.

Fonte: MoneyTimes

Data: 20/08/2021

BOLSONARO VETA FUNDO ELEITORAL DE R\$ 5,7 BI APROVADO NA LDO

Por Reuters



Jair Bolsonaro

Apesar de o presidente ter dito inicialmente que estudava a possibilidade de vetar parte do valor, não há previsão para o veto parcial na legislação (Imagem: REUTERS/Ueslei Marcelino)

O presidente Jair Bolsonaro decidiu vetar a previsão de um valor de 5,7 bilhões de reais para o fundo eleitoral que consta da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2022 aprovada

pelo Congresso no mês passado, disse à Reuters o líder do governo na Câmara dos Deputados, Ricardo Barros (PP-PR).

Pressionado especialmente por sua base mais radical, Bolsonaro já havia dito que devia vetar o aumento do fundo.

Apesar de o presidente ter dito inicialmente que estudava a possibilidade de vetar parte do valor, não há previsão para o veto parcial na legislação e agora o valor do fundo eleitoral a ser disponibilizado aos partidos para as eleições do ano que vem deverá ser acertado no âmbito das negociações em torno do Orçamento da União para 2022.

O governo tem até o final deste mês para enviar ao Congresso a proposta de Orçamento.

Segundo Barros, a ideia original seria o governo propor apenas a correção do valor anterior do fundo corrigido pela inflação, mas ele disse que o montante final será negociado no Congresso.

Para as eleições de 2020, o fundo eleitoral ficou em 2 bilhões de reais, em um acordo depois de uma previsão inicial de 3 bilhões de reais. À época, apesar das críticas, Bolsonaro terminou por sancionar alegando que não poderia vetar porque incorreria em crime de responsabilidade.

Logo depois da votação da LDO, Bolsonaro procurou responsabilizar o vice-presidente da Câmara, Marcelo Ramos (PL-AM), que presidia a sessão do Congresso na ocasião, pela aprovação do forte aumento do fundo eleitoral.

O deputado rebateu as declarações de Bolsonaro afirmando que conduziu a votação de acordo com o regimento e que o valor fazia parte de acordo anterior entre lideranças do Congresso.

Fonte: MoneyTimes

Data: 20/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CEARÁ QUER USAR BIOMETANO PARA PRODUZIR HIDROGÊNIO LIMPO

Por epbr - 20 de agosto de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

A Cegás, distribuidora que atende ao estado do Ceará, está estudando a utilização de biometano para a produção de hidrogênio limpo. A companhia distribui 90 mil m³ por dia de biometano, produzido pela GNR Fortaleza no aterro sanitário de Caucaia, região metropolitana da capital cearense, e espera ampliar ainda mais esse volume, que hoje representa 15% do total distribuído.

Em entrevista ao repórter Gabriel Chiappini, o presidente da Cegás, Hugo Figueirêdo, conta que a empresa espera ser pioneira na injeção de hidrogênio verde (H2V) na rede de distribuição, tal qual fez com o biometano, em 2017.

— As empresas internacionais que estão se movimentando para instalar plantas de hidrogênio no Ceará vêm demonstrando interesse pela distribuição do combustível no mercado interno.

— O Ceará vem liderando a corrida pelo desenvolvimento do mercado de H2V no Brasil, com a implementação de um hub de hidrogênio no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

— O hub já conta com quatro empresas oficialmente interessadas: Enegix, White Martins, Qair e Fortescue, além de mais de uma dezena de companhias na fila de negociação.

—O Ceará está na ponta do grid de transporte de gás natural, que conecta a região Nordeste ao Sudeste do país.

Leia a entrevista completa

https://epbr.com.br/cegas-avalia-distribuicao-de-hidrogenio-para-desenvolver-mercado-interno/?utm_source=newsletters+epbr&utm_campaign=f8eaaecc51-epbr-comece-seu-dia_20210820&utm_medium=email&utm_term=0_5931171aac-f8eaaecc51-183400681

GLP em outras aplicações. A ANP autorizou nesta sexta (20/8) a implantação de projeto piloto para experimentos laboratoriais no Instituto de Pesquisa Tecnológica do Estado de São Paulo (IPT-USP) para uso de GLP em motobombas de irrigação, geradores de energia elétrica e caldeiras.

— Faz parte de um Termo de Compromisso Autorizativo firmado entre ANP, Ultragaz e o IPT-USP.

— O GLP utilizado na atividade será fornecido a título de doação pela Ultragaz, com volume limitado a 75 toneladas do produto.

Por falar em GLP, em sua live semanal, o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) defendeu a venda direta do gás de cozinha envasado em botijões de 13 kg. A proposta do presidente é que o consumidor pegue um “caminhãozinho” e vá buscar o GLP na porta das refinarias.

— Nos cálculos de Bolsonaro, se os governadores pararem de cobrar ICMS e as famílias se organizarem para “uma vez por mês pegarem o caminhãozinho” e comprarem “cem botijões de gás”, o preço do botijão vai custar “no máximo 60 reais”.

— Afirma que essa “venda direta” seria uma opção melhor do que a criação de um programa social para beneficiar famílias de baixa renda com aquisição do combustível.

— O vale-gás foi prometido mais de uma vez por Bolsonaro, e custear um ano desse programa tem orçamento estimado em R\$ 7,5 bilhões, para cobrir os lares de inscritos no Bolsa Família.

— No mês passado, a epbr demonstrou como o governo poderia ter destinado os R\$ 3,7 bilhões de recursos dos contribuintes gastos com diesel e desoneração do GLP para um programa social que beneficiaria mais de 14 milhões de famílias por seis meses.

— Em mais uma afirmação mentirosa, Bolsonaro associa a alta do preço do GLP com nacionalização na Bolívia, há 15 anos.

Mais um dia de queda do petróleo. O petróleo estendeu a sequência de perdas nessa quinta (19/8), o sexto dia seguido de queda. É a sequência de derrotas mais longa para os futuros do petróleo desde 28 de fevereiro de 2020, segundo dados da Factset.

— Os preços dos contratos para outubro do Brent caíram 2,60%, a US\$ 66,45 o barril, enquanto os contratos para o mesmo mês do WTI cederam mais 2,62%, a US\$ 63,50 o barril.

— Além das preocupações com o ressurgimento da covid-19 e a disseminação da variante delta, a cotação também foi prejudicada pela aversão ao risco depois que a ata do Federal Reserve sinalizou que o banco central dos EUA pode começar a diminuir os estímulos monetários no fim deste ano. Valor Investe

Combustíveis. A BR Distribuidora anunciou que vai mudar sua marca e identidade corporativa para Vibra Energia, focando suas atividades na transição energética e em estratégias ESG. A empresa conta com portfólio de mais de 18 mil grandes clientes corporativos, em segmentos



como aviação, transporte, comércio, indústrias eletrointensivas, produtos químicos, supply house e agronegócio.

— Continuará com a atual identidade visual e símbolo “BR”, formando uma rede com cerca de 8,3 mil postos de combustíveis.

— Manterá a marca Lubrax, que possui mais de 600 itens para aplicações automotivas, industriais, marítimas e ferroviárias.

— BR Mania continuará como a marca para conveniência nos postos de combustíveis, assim como os centros de lubrificação Lubrax+.

— A marca BR Aviation continuará como serviço que abastece aeronaves em mais de 90 aeroportos brasileiros.

— A Vibra pretende levantar cerca de R\$ 1 bilhão com o enxugamento de seus ativos logísticos. A intenção da empresa é se desfazer de 20 a 25 ativos, dentre os 95 detidos pela empresa. Valor

— Outro foco da empresa deverá ser o biometano. O presidente da Vibra, Wilson Ferreira Júnior, adiantou que há conversas com possíveis parceiros nesse segmento, mas não deu maiores detalhes.

— O executivo disse que a Vibra irá entregar o combustível “que o consumidor precisar”. “Somos o cara que vai comprar no mundo, vai comprar aqui (no Brasil) e vai entregar. Somos quem vai atrás do que você precisa e te entregar, no prazo mais rápido, e com o melhor preço. Isso é o que torna a gente muito útil.” Estadão

Também de olho na transição energética, a distribuidora de GLP Ultragaz adotou nova identidade visual, atualizou a estratégia de longo prazo e se prepara para oferecer um leque de opções que pode incluir gás natural.

— Braço de GLP do grupo Ultra, a Ultragaz atua em um mercado já maduro, com 5,5 mil revendedores, 11 milhões de domicílios consumidores e uma carteira de 60 mil clientes industriais.

— Segundo o presidente da Ultragaz, Tabajara Bertelli, a distribuidora tem a “vocação natural” de fazer a conexão com o mercado final, através de sua extensa rede de vendas, e vai explorar oportunidades que devem se materializar em dois a cinco anos com a abertura do mercado de gás natural.

— “Esse leque pode compreender outras energias ou outras formas de comercialização”, disse Bertelli. Valor

ESG. A Petrobras está lançando um programa de governança, boas práticas, controles internos e integridade com prefeituras de municípios beneficiados pela transferência de rendas petrolíferas, royalties e participações especiais. — A assinatura do convênio entre a empresa e a prefeitura de Quissamã, no Norte Fluminense, marca o início do projeto “Cooperar para Transformar”.

— Com o projeto, a Petrobras pretende apoiar as prefeituras no aperfeiçoamento de soluções de governança pública, controles internos e integridade, a fim de aprimorar a gestão desses recursos. Estadão

Consumo de combustíveis em baixa na AL. Relatório da consultoria S&P Global Platts Analytics aponta que o consumo de combustíveis na América Latina ainda não se recuperou do tombo causado pela pandemia.

— Segundo o documento, a região continua a sofrer com as baixas taxas de vacinação e com a preocupação a respeito das variantes da covid-19, o que tem dificultado a recuperação do consumo de combustíveis no curto prazo.

— Nesse contexto, a consultoria prevê que o volume processado de petróleo cru nas refinarias brasileiras vai ficar em 1,76 milhão de barris/dia no terceiro trimestre, queda de 50 mil barris/dia em relação a igual período de 2020.

— A Platts acredita que a região aprendeu a conviver com a doença e que é improvável que novas medidas de 'lockdown' voltem a ser adotadas nos próximos meses. Valor

QAV. A Procuradoria Federal Especializada junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (ProCade) fez uma reanálise da sua recomendação e sugeriu o arquivamento do processo no órgão que pede a sanção por práticas anticoncorrenciais no mercado de querosene de aviação.

— O processo está no Cade desde 2014 e foi motivado pela distribuidora GranPetro por prática anticompetitiva da concessionária do aeroporto de Guarulhos e do conjunto de empresas que atuam na distribuição do combustível de aviação no local – Air BP, BR e Raízen.

— A procuradoria avaliou que as exigências dos requisitos de acesso colocado pelas distribuidoras a novos entrantes não decorrem de efeitos anticoncorrenciais.

Gás Natural. A 3R Petroleum anunciou a aquisição, por US\$ 6 milhões, da participação de 50% da Petrogal Brasil no Campo de Sanhaçu, na parte terrestre da Bacia Potiguar, no Rio Grande do Norte. A empresa passa a ter 100% deste campo, que faz parte do Polo Macau, comprado da Petrobras e operado pela 3R desde maio de 2020.

— A consultoria De Golyer and MacNaughton certificou que o campo de Sanhaçu detinha 5,3 milhões de barris de óleo equivalente (boe) de reservas provadas mais prováveis (2P) em agosto de 2020.

— A produção média diária do campo somou aproximadamente 974 boe no primeiro semestre de 2021, sendo 134 mil m³ de gás natural e 133 barris de óleo.

— “Atualmente, a 3R é o maior produtor de gás do Rio Grande do Norte, com aproximadamente 65% de participação na produção total do estado, quando considerada a produção conjunta dos Polos Macau e Pescada, esse último em fase de cessão junto à ANP”, afirma Hugo Repsold, diretor Corporativo e de Gás & Energia da 3R Petroleum.

Minigeração solar. A Neoenergia iniciou a operação de quatro sistemas de minigeração fotovoltaica em São José do Egito, interior de Pernambuco, com capacidade instalada de 851 kWp. As usinas vão fornecer energia elétrica para quatro consumidores pernambucanos, que receberão cotas de crédito na conta de energia em mais de 30 unidades consumidoras, cuja economia na conta de energia em alguns casos pode chegar a 25%.

— A Neoenergia possui 4 GW de capacidade instalada em geração, sendo 88% de energia renovável, e está implementando mais 1 GW com a construção de novos parques eólicos.

— “Comercializamos energia limpa para consumidores com diferentes características de demanda e consumo sem precisar investir na construção dos projetos. Seguindo a nossa meta de descarbonização, temos um plano de ampliação dos investimentos em geração solar para comercialização em todo o Brasil”, comenta o diretor de Negócios Liberalizados da Neoenergia, Hugo Nunes.

Solar nas escolas paulistanas. A Prefeitura de São Paulo deve assinar este mês contrato para equipar pelo menos 775 escolas e prédios educacionais com painéis de energia solar. A energia gerada deverá abastecer cerca de 80 Unidades Básicas de Saúde (UBSs) da capital.

— A licitação foi vencida pelo Consórcio Sol da Saúde. O contrato de concessão por 25 anos tem valor de R\$ 171,4 mil, ou R\$ 2 milhões ao ano. A proposta vencedora, segundo a Prefeitura, “representou economia próxima a 40% do previsto inicialmente”. Estadão

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/08/2021

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, A INDÚSTRIA DE ÓLEO E GÁS E OS CRÉDITOS DE CARBONO, POR AURÉLIO AMARAL E ERICK DINIZ

Como sociedade e cidadãos devemos estar cientes dos ônus e bônus desse processo. De um lado, entender que renunciar a oportunidades competitivas representa abdicar de benefícios sociais e econômicos, de outro, compreender a urgência para o atendimento de compromissos ambientais e o enfrentamento das mudanças climáticas

Por Gustavo Gaudarde - 20 de agosto de 2021 - Em Biocombustíveis, Combustíveis, Opinião, Transição energética

Num cenário de transição energética, a origem e os impactos da energia que consumimos passam, cada vez mais, a serem questionados. Metas de sustentabilidade e redução da emissão de carbono são adotadas por empresas privadas e demandadas não só pela sociedade civil – vide reivindicações de investidores, consumidores e organizações não governamentais – como também por instituições.

Tal parece ter sido o caso da corte judicial holandesa, órgão que impôs a redução em 45% das emissões de carbono da Shell até 2030, de modo a garantir a implementação de metas postas no Acordo de Paris[1].

Nesse contexto, a ONU coloca o Brasil em posição de destaque para liderar as discussões sobre o tema[2], pois, de fato, não há como negar mais de 48% da nossa matriz energética advir de fontes renováveis, com possibilidade real de expansão desse percentual, ao passo que a média mundial é de 13,8%, conforme o Balanço Energético Nacional 2021[3].

De todo modo, ponderações devem ser feitas.

Por mais que os referidos objetivos sejam imprescindíveis para o futuro do setor energético como um todo, não se deve restringir sua discussão ao aspecto ambiental, na medida em que fatores econômicos e sociais apresentam relevantes impactos nessa equação, cujo resultado desejável é o desenvolvimento econômico sustentável.

Nesse sentido, defende-se que a transição energética é um compromisso de longo prazo, cuja velocidade parece ter se acelerado frente aos impactos da pandemia do Covid-19.

Como sociedade e cidadãos devemos estar cientes dos ônus e bônus desse processo.

De um lado, entender que renunciar a oportunidades competitivas representa abdicar de benefícios sociais e econômicos, de outro, compreender a urgência para o atendimento de compromissos ambientais e o enfrentamento das mudanças climáticas.

Nesse sentido, um paradigma parece estar sendo implementado; o de que os combustíveis fósseis são os grandes vilões do meio ambiente. Conforme relatório publicado em maio de 2021[4], a International Energy Agency reitera a necessidade de se implementar medidas para neutralidade das emissões de carbono até 2050.

Para tanto, dentre outras ações, orienta-se o término do financiamento de atividades de exploração de recursos fósseis e eliminação da comercialização de carros a combustão até 2035[5].

De todo modo, por mais que o aspecto ambiental tenha especial importância, não devemos incorrer em extremos, o desenvolvimento econômico sustentável não impõe e nem deve defender a proibição de atividades poluidoras que possuem custos socioambientais razoáveis de serem enfrentados.

Do contrário, não estaríamos implementando incentivos no setor, a exemplo do REATE, do Novo Mercado de Gás, do PROMAR e do Novo Cenário Downstream.

No PDE 2030, a EPE estima o aumento da produção onshore para 355 mil barris de óleo equivalente por dia (mboed) em 2030 e denota a possibilidade de aumento em 200 mboed para cada 1% de crescimento do fator de recuperação das bacias terrestres[6].

Nesse sentido, mais prudente que a importação de metodologias estrangeiras, como a eletrificação da frota de veículos automotivos e fim dos investimentos em combustíveis fósseis, devemos nos colocar na vanguarda e julgar a velocidade e a forma como esse processo se dará, em favor dos interesses do nosso mercado e de nossa população, na medida em que nossas oportunidades e desafios são outros.

Para tanto, investimentos em biocombustíveis, energia solar, hidráulica, eólica e, quem sabe, o hidrogênio verde são caminhos que tomam protagonismo e são complementados pela atuação da indústria de óleo e gás, vista a necessidade de se garantir segurança energética.

Desse modo, uma proposição é feita: melhor do que somente discutir emissões de gases de efeito estufa, devemos incentivar indústrias que garantam sua captura, monetizando tais processos financeiramente frente a economias estrangeiras.

A indústria dos biocombustíveis, em especial a da cana, mostra como a sustentabilidade e desenvolvimento econômico podem ser aliados. Como coloca Adriano Pires, tal indústria é um exemplo de economia circular, na qual praticamente todos seus subprodutos são aproveitados.

Na prática, a União da Indústria de Cana de Açúcar afirma que, desde março de 2003 até fevereiro de 2019, o consumo de etanol anidro e hidratado reduziu a emissão de GEE em 535 milhões de toneladas de CO² equivalente.

Além disso, o adimplemento quase que integral das metas do RenovaBio e dos C-bios frente ao ano desafiador de 2020 mostra a resiliência e eficiência dessa indústria[7].

Então, melhor do que implementar um Roadmap to Netzero 2050, endereçemos o PDE 2030 e o PNE 2050, compreendendo o protagonismo nacional para fins de transição energética.

Aurélio Amaral foi diretor da ANP até março de 2020 e é sócio na RSA sociedade de advogados. Erick Diniz é advogado e mestre em Direito pela FGV Direito Rio.

[1] Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/2021/05/26/tribunal-ordena-que-a-shell-corte-as-emissoes-de-co2-em-decisao-historica>. Acesso 24 de Junho de 2021

[2] Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/energia-minerais-e-combustiveis/2021/01/brasil-e-escolhido-como-lider-em-debate-sobre-energia>. Acesso em 24 de Junho de 2021

[3] Disponível em https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-601/topico-588/Relat%C3%B3rio%20S%C3%ADntese%20BEN%202021-ab%202020_v2.pdf. Acesso em 30 de Junho de 2021.

[4] Por mais que tal estudo apresente apenas um cenário ou uma ideia, sua vinculação a uma instituição do porte da EIA têm capacidade real de influenciar tomadas de decisão quanto a negócios e ao acesso ao crédito no setor financeiro, investidores e acionistas se sentirão, cada vez mais, legitimados para cobrar tanto das empresas do setor como de bancos metas de redução de carbono e de sustentabilidade.

[5] Disponível em: <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050> . Acesso 30 de Junho de 2021

[6] Disponível em <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/plano-decenal-de-expansao-de-energia-2030> . Acesso em 30 de Junho de 2021

[7] Valor Econômico. 18 de fevereiro de 2021.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/08/2021

BR DISTRIBUIDORA ‘RENASCE’ DE OLHO NA POLÍTICA PARA VENDER ENERGIAS, NO PLURAL

Privatizada, a BR Distribuidora agora é Vibra e busca se posicionar dentro das rotas do planejamento energético brasileiro

Por Gustavo Gaudarde - 20 de agosto de 2021 - Em Biocombustíveis, Combustíveis, Mercado, Mercado de gás, Transição energética

Privatizada, a BR Distribuidora agora é Vibra e busca se posicionar dentro das rotas do planejamento energético brasileiro.

A empresa que mais enche os tanques brasileiros com combustíveis fósseis resolveu apostar na transição para convencer o mercado que a partir de agora vende energia, de múltiplas fontes, e pretende avançar no mercado B2B.

“Tá nascendo umas das maiores companhias de energia do mundo”, diz a campanha que a distribuidora criada há 50 anos pela Petrobras, líder nos mercados de gasolina, diesel e de querosene de aviação, colocou na rua esta semana para o lançamento da nova marca.

Total reposiciona marca para disputar mercados de energia na transição

Está lá a estratégia que vem sendo desenvolvida desde o início da capitalização: a Vibra “nasce pronta para as empresas”, para disputar mercados de energia elétrica, gás, combustíveis e atender à demanda de empresas por energia.

E esse mercado, mais do que o consumidor individual brasileiro, ainda viciado em gasolina, sente a pressão institucional da transição energética, que passa pela eletrificação de frotas e compra corporativa de energia renovável.

Não à toa, eólica, solar e carros elétricos dividem com tanques de combustível da BR Distribuidora o curto tempo do spot de lançamento da marca Vibra.

“Estamos concluindo uma ampla revisão estratégica, com apoio de consultoria internacional, com o propósito de explorarmos os possíveis rumos da transição energética”, avisou a empresa no seu mais recente informe para investidores.

O plano, agora da Vibra, será detalhado em 1º de setembro.

Eletrificação do balanço, de olho na política

A transição da Vibra ocorre sob o comando de Wilson Ferreira Júnior, ex-presidente da Eletrobras e executivo criado no setor elétrico.

Em fevereiro deste ano, a distribuidora concluiu a compra de 70% Targus, uma comercializadora de energia criada em 2017 e que tinha, à época do negócio, um faturamento de R\$ 900 milhões por ano com a venda de 3,9 mil GWh. Custou R\$ 62 milhões à então BR Distribuidora.

Os números da Targus são pequenos para Vibra, uma empresa que faturou R\$ 55 bilhões no 1º semestre de 2021 vendendo óleo.

No radar, está o PL 414, muito aguardado por comercializadoras e consumidores de energia, que pode ser votado na Câmara dos Deputados até o fim deste ano. É a porta para ampliação do mercado livre de energia, entrada de consumidores de média e baixa tensão e pulverização de negócios.

A compra da Targus foi fechada ainda na gestão de Rafael Grisolia, ex-Petrobras e primeiro CEO da BR Distribuidora pós-capitalização. Foi Grisolia também que acertou o acordo com a Golar Power para criação de uma distribuidora de GNL para desenvolver um mercado de pequena escala, outro passo da ampliação do portfólio de “energias”.

Eletrificação da frota lança disputa: quem tem a solução?

A Golar também mudou. Foi comprada pela New Fortress Energy e o negócio com a Vibra ainda não saiu do papel.

Mas chama atenção a promessa da NFE: usar o gás como ponte para uma empresa de energia limpa, com foco em hidrogênio e zero emissões, um mercado que, se vingar, vai desembarcar bilhões de dólares em investimentos nos portos brasileiros.

A compra da Golar pela NFE movimentou US\$ 5 bilhões.

Foi um negócio atraído pelo novo mercado de gás natural, combustível escolhido no Brasil para sustentar a expansão da matriz elétrica e que ganhou um marco legal revisado este ano, com a promessa de abrir a competição no suprimento.

Na Vibra, o setor elétrico nem sequer tem espaço no balanço por enquanto, o que, de certa forma, é positivo.

Responsável pelo fornecimento de óleo para térmicas em sistemas isolados, a ex-subsidiária da Petrobras tinha um histórico de dívidas bilionárias, devidas pela Eletrobras.

Comercialização de etanol é fundamental para Vibra acompanhar política nacional

Se por um lado a Vibra precisa estar pronta para atender à demanda de gestores de frotas por eletricidade, não poderá se descuidar do mercado de etanol.

Sem uma guinada na política energética brasileira, o mercado de combustíveis para veículos leves caminha para a sobrevivência dos motores a combustão, ainda que em carros híbridos.

É a aposta nacional para a descarbonização das frotas: etanol de segunda geração, grande capacidade de compensação de emissões ao longo do ciclo de vida do combustível — do campo à roda —, Renovabio e produção associada à geração de eletricidade por biomassa.

A Vibra estuda a criação de uma comercializadora de etanol, segmento que pode ser aberto por mudanças na regulação discutidas na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Brasil deve exportar célula de combustível a etanol, diz CEO da Volkswagen na América Latina
Esse mercado vai além da distribuição de etanol e formulação da gasolina com o percentual obrigatório de anidro.

São negócios típicos da área de trading, a intermediação e arbitragem de preços para extrair margens de lucro escondidas, que vale não apenas para o biocombustível, mas todos os derivados.

É parte do negócio B2B, mais competitivo, onde a Vibra pretende explorar a atuação nacional construída ao longo das décadas de subsidiária da Petrobras, responsável pelo abastecimento do país.

Recentemente, o Ministério de Minas e Energia (MME) apresentou o plano de ação do Combustível do Futuro, um programa que tem uma meta desafiadora: definir diretrizes, propor regulações e leis para redesenhar o mercado de combustível e reduzir emissões.

Entre os objetivos, está o aumento da eficiência dos combustíveis, elevar a octanagem e retirar gargalos para a produção em larga escala de etanol 2G, mercado em que a Raízen, agora listada na B3 e concorrente da Vibra, pretende investir em peso.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

ESCASSEZ DE SEMICONDUTORES AMEAÇA CORTAR PRODUÇÃO MUNDIAL EM ATÉ 7,1 MILHÕES DE VEÍCULOS EM 2021

Toyota vai paralisar 14 fábricas mês que vem e Ford vai desativar unidade de picapes nos EUA. Interrupções no fornecimento de peças afetarão indústria até 2022

Por Bloomberg



Com a falta de chips, Ford anunciou que desativará sua fábrica de picapes F-150 perto de Kansas City. Toyota planeja interromper produção em 14 fábricas no próximo mês Foto: Bloomberg

KUALA LUMPUR, MALÁSIA — A escassez global de semicondutores cortará a produção mundial de automóveis em até 7,1 milhões de veículos este ano, e interrupções no fornecimento relacionadas à pandemia de Covid-19 prejudicarão a indústria até

2022, alerta a IHS Markit.

A falta de chips não deverá se estabilizar até o segundo trimestre do ano que vem, com a recuperação chegando somente no segundo semestre, acrescenta a IHS em seu relatório.

O panorama sombrio é mais uma prova de que a crise do chip está longe de terminar. E a previsão da empresa de pesquisa não inclui os últimos cortes da Toyota, que planeja interromper a produção em 14 fábricas no próximo mês e reduzir a produção em 40%.

“A situação ainda está repleta de desafios”, escreveram os analistas da IHS, Mark Fulthorpe e Phil Amsrud em seu relatório, acrescentando:

“Também estamos vendo volatilidade adicional devido às medidas de bloqueio da Covid-19 na Malásia, onde muitas operações de teste e embalagem de chips de back-end são realizadas.”

As baixas taxas de vacinação e o aumento das taxas de infecção no sudeste da Ásia estão levando ao fechamento de fábricas que montam todos os tipos de semicondutores, acrescenta a IHS.

Na quarta-feira, a Ford anunciou que desativará sua fábrica de picapes F-150 perto de Kansas City, no Missouri, na próxima semana "devido a uma escassez de peças relacionadas a semicondutores como resultado da pandemia de Covid-19 na Malásia".

A Toyota, que tinha estoques de chips e antes experimentava menos interrupções, citou o surto asiático da variante Delta do novo coronavírus para seus cortes de produção em setembro.

"Especialmente no sudeste da Ásia, a disseminação da Covid e os bloqueios estão impactando nossos fornecedores locais", disse o diretor do Grupo de Compras da Toyota, Kazunari Kumakura.

Anteriormente, a IHS acreditava que a escassez de semicondutores iria reduzir a produção automotiva global em 6,3 milhões, mas diante deste cenário essa previsão passou para 7,1 milhões de veículos este ano, isso sem incluir os cortes da Toyota.

Somente no terceiro trimestre, até 2,1 milhões de unidades podem ser perdidas devido à falta de chips, acrescentou a agência de pesquisa.

O segundo trimestre de 2022 "pode ser o ponto em que esperamos a estabilização da oferta", acredita a IHS, "com os esforços de recuperação agora começando apenas a partir do segundo semestre de 2022".

Fonte: O Globo - RJ
Data: 20/08/2021

É 'IMPOSSÍVEL' FAZER A REFORMA TRIBUTÁRIA DE UMA SÓ VEZ, DIZ GUEDES

Ministro é contra mudança ampla de impostos e defende discussão por etapas e afirma que é melhor não fazer reforma do que piorar o sistema

Por Manoel Ventura e Fernanda Trisotto

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta sexta-feira que é "impossível" fazer uma reforma tributária ampla, de uma só vez. Ele defende uma reforma fatiada, dividida em fases, e com adesão voluntária de estados e municípios.

— Eu acho impossível fazer a reforma tributária de uma só vez. Acho que a gente tem que se orientar por etapas — disse o ministro, em debate no Senado sobre a proposta de reforma ampla que está em discussão na Casa, acrescentando:

— Toda longa caminhada e toda visão ampla exige primeiros passos, que pode ser essa visão (de reforma) por etapas.

Após desabafo sobre a forma como a equipe econômica tem lidado com a reforma tributária que unifica os impostos sobre consumo de bens e serviços, o relator da proposta ampla de reforma, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), disse que apresentará seu parecer "de forma impreterível" na próxima semana. Esse texto não tem apoio do governo.

O ministro afirmou que prefere não ter reforma do que aprovar uma que piore o ambiente econômico, mas acredita que as resistências sejam seletivas. "Piorar", para o ministro, representa "majorar impostos", "tributar quem não possui capacidade contributiva" e "prejudicar os demais entes federados".

— Quero deixar claro. Prefiro não ter uma reforma tributária do que piorar. Só que tem muita gente gritando que está piorando, mas é quem vai começar a pagar. Temos que ver se vai piorar mesmo ou não. Se for piorar, eu prefiro não ter — disse.

Guedes disse que nunca se “atreveu” a tirar o ISS dos municípios e cobrou os estados sobre o ICMS.

— Ora, se os estados já avançaram tanto, por que não experimentar homogeneizar o ICMS entre eles? Seria uma colaboração extraordinária se já chegassem com o pacote pronto — afirmou.

O ministro disse que a União distribuiu R\$ 500 bilhões a estados e municípios com repasses da pandemia, o acordo da Lei Kandir (que compensou as perdas com a desoneração de exportações) e a ampliação do Fundeb (fundo que financia a educação básica).

O ministro reclamou que os governos regionais exigiam ainda a criação de mais um fundo de R\$ 500 bilhões em compensações dentro de uma reforma tributária ampla. A soma das transferências daria R\$ 1 trilhão.

— Só se eu quebrar a União. Não tem a menor condição, é inviável. Isso desmontou a minha conversa com os relatores no ano passado — reclamou.

Para o ministro, a reforma tributária ampla nunca trouxe números, apenas princípios.

— Nós entendemos o convite dos governadores (para discutir), basta ninguém botar a mão no bolso de ninguém, porque nós somos sócios. Se nós simplificamos os impostos, o Brasil cresce mais e nós ganhamos todos — disse, afirmando que não haverá perda de receitas nos estados porque o Brasil está crescendo.

O senador Roberto Rocha (PSDB-MA) criticou a posição do governo em querer apenas discutir a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), unificação dos tributos federais PIS e Cofins, cujo projeto tramita na Câmara dos Deputados.

Além da CBS, o governo já propôs a reforma do Imposto de Renda.

— A CBS na verdade é uma demonstração que (o governo e o Fisco) desistiram da PEC, que é a reforma ampla. Nós estamos aqui tentando levá-la adiante. Percebam que há um bom ambiente no Senado para aprovação dessa matéria. Uma CBS sem operações como defende o governo é absolutamente incompatível com o IVA (imposto de Valor Agregado), e se tiver operações é flagrantemente inconstitucional – afirmou durante a sessão.

A declaração foi feita após a apresentação do secretário da Receita Federal, José Tostes Neto, que defendeu a proposta da CBS e fez breve menção ao projeto para criação de um tributo do tipo IVA Dual, que é relatado por Rocha:

— A CBS é uma fase preparatória para num passo mais adiante, numa etapa seguinte, dentro dessa visão que é necessário promover a racionalização na estrutura tributária do consumo, que ela possa integrar-se aos demais tributos que incidem sobre o consumo no âmbito subnacional – limitou-se a dizer.

Rocha voltou a destacar a falta de vontade do governo em discutir a reforma ampla e insistir em projetos que estão encontrando resistência na Câmara.

— O que se vê é a tentativa de votar apenas um projeto de lei isolado na Câmara dos Deputados onde se tem exatamente muitas dificuldades (na tramitação), tanto no Imposto de Renda quanto na CBS – afirmou.

Nesta semana, Tostes já havia declarado que o projeto da CBS não avançou na Câmara por escolhas políticas do Legislativo. Quando o governo enviou esse projeto, deputados e senadores discutiam, em uma comissão mista informal, a junção de duas propostas de emenda à

Constituição (PECs) que tramitavam no Congresso para promover uma reforma ampla dos tributos sobre consumo.

No dia da apresentação do relatório dessa comissão, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), declarou que analisaria a proposta diretamente no plenário da Casa, deixando o relatório elaborado pelo colega, o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), numa espécie de limbo.

Coube ao Senado resgatar a tramitação da perna constitucional da reforma tributária, com o senador Roberto Rocha elaborando um novo relatório para a PEC 110.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/08/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS LANÇA PROJETO DE ESG EM PARCERIA COM ADMINISTRAÇÕES MUNICIPAIS BENEFICIADAS POR ROYALTIES DE PETRÓLEO

Segundo a estatal, a iniciativa segue o alinhamento da empresa com os conceitos Ambiental, Social e Governança previsto no Plano Estratégico 2021-2025; companhia prevê expansão do programa para novos municípios em 2022

Por Wesley Gonsalves

A Petrobras decidiu lançar um programa de governança, boas práticas, controles internos e integridade com as administrações públicas de municípios beneficiados pela transferência de rendas petrolíferas, royalties e participações especiais. A assinatura do convênio entre a empresa de petróleo e a prefeitura de Quissamã, a 190 km do Rio, marca o início do projeto “Cooperar para Transformar”.



Foto: Bruno Domingos/Reuters

Segundo informou a estatal, em 2020, a companhia destinou cerca de R\$ 32,2 bilhões para o pagamento de rendas petrolíferas, o que representou cerca de 60% do total recolhido pela indústria do setor.

Com o projeto, a Petrobras pretende apoiar a administração municipal no aperfeiçoamento de soluções de governança pública, controles

internos e integridade, a fim de aprimorar a gestão desses recursos provenientes de royalties e participações especiais.

A companhia espera garantir o melhor uso do dinheiro recebido através da exploração do petróleo em benefício às cidades que recebem essa verba, como explica o diretor de Governança e Conformidade da Petrobras, Salvador Dahan. “Acreditamos que uma melhor governança aprimora o diálogo do governo com os governados, por meio de novas formas de participação social, além de proporcionar redução de custos, aumento de receitas e qualidade dos investimentos, produzindo melhorias nos gastos, especificamente os oriundos das rendas petrolíferas”, afirma Salvador Dahan.

Conforme divulgado, após avaliação prévia das equipes multidisciplinares da companhia, em conjunto com os gestores e servidores municipais, serão elaboradas propostas para melhoria dos processos de governança; gestão de risco; controles internos; integridade; ouvidoria; corregedoria; portal da transparência e lei de acesso à informação; além do monitoramento de indicadores e apoio no planejamento de comunicação e treinamento.

A expectativa é de que a experiência de parceria com o município de Quissamã subsidie a Petrobras na consolidação do projeto e expansão da iniciativa para municípios dos demais Estados no próximo ano, esclarece o diretor de Relações Institucionais, Roberto Ardenghy. “Após termos consolidado nossos próprios mecanismos de governança com um sistema robusto de controle e adoção de medidas que vão além da legislação, pretendemos agora subsidiar o aprimoramento dos sistemas de governança, controles internos e integridade desses municípios, proporcionando a eles fortalecimento da gestão e melhores resultados”, ressalta Roberto Ardenghy.

O projeto “Cooperar para Transformar” é uma ação conjunta das diretorias de Relações Institucionais e Sustentabilidade (DRIS) e de Governança e Conformidade (DGC) da petrolífera. A iniciativa segue o alinhamento da empresa com o conceito de ESG (sigla em inglês para Ambiental, Social e Governança), previsto no Plano Estratégico 2021-2025. Desta forma, segundo a estatal, a empresa reforça o compromisso de dar retorno à sociedade e aos demais interlocutores, como no caso das prefeituras das localidades onde atua.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/08/2021

TERREMOTO E ELEVAÇÃO DO NÍVEL DO MAR: DESASTRES TRAZEM LIÇÕES PARA LIDAR COM A MUDANÇA CLIMÁTICA

Os desafios do aquecimento global estão por todos os lados, mas talvez mais nas cidades costeiras que enfrentam duas ameaças: a atividade sísmica e a elevação dos mares

Por Grace Mitchell Tada, The New York Times - Life/Style, O Estado de S.Paulo

Às 5h46 de 17 de janeiro de 1995, uma câmera de segurança dentro de uma loja de conveniência em Kobe, no Japão, registrou quando o vendedor retirou o dinheiro de troco de uma caixa registradora e passou o dinheiro pelo balcão para o cliente que, com as moedas na mão, uma sacola de plástico na outra, se dirigiu para a porta de saída da loja. Nesse instante, a loja inteira balançou, arrastando tudo dentro dela para a parede atrás da caixa registradora. Os dois homens se ajoelharam, pegos num movimento circular que fez as prateleiras tombarem derrubando caixas e outros artigos pelo chão, atingindo as portas da frente que abriam e fechavam.

No porto, que se estende por várias ilhas artificiais, a terra se moveu como água, com as ondas sísmicas. O cais de concreto foi destruído na Baía de Osaka. As estruturas construídas para manter as águas afastadas não foram suficientes.



NYT - Life/Style (não usar em outras publicações). O quebra-mar de São Francisco corre o risco de cair se ocorrer um terremoto de magnitude 6,7 ou mais forte. Foto: Jim Wilson/The New York Times

Os sismógrafos confirmaram rapidamente que o terremoto teve uma magnitude de 6.9 e paralisou a cidade inteira. Pontes e rodovias foram destruídas; água, eletricidade e as linhas de comunicação foram cortadas. Centenas de milhares de pessoas perderam suas casas. Mais de seis mil morreram. Os trabalhos

de restauração levaram anos.

Hoje, pesquisadores em todo o mundo consideram Kobe o exemplo de uma cidade moderna onde as estruturas não responderam da maneira que os engenheiros acreditavam que poderiam responder.

A milhares de quilômetros, uma outra metrópole - São Francisco - extrai desse terremoto paralelos preocupantes: como Kobe, a cidade costeira no norte da Califórnia está no centro de

uma área urbana densa e sismicamente ativa construída sobre uma área enorme que foi aterrada, grande parte dela protegida por um quebra-mar vulnerável à elevação das águas causada pela mudança climática.

Sua convergência singular de geologia, construções na cidade e uma modernização da infraestrutura já atrasada aumenta sua vulnerabilidade, mas outras cidades do mundo também se defrontam com os desafios dos riscos sísmicos e a elevação dos mares, de Jacarta, na Indonésia, a Christchurch, Nova Zelândia e qualquer cidade costeira do Oceano Pacífico, do Alasca, na América do Norte, à Patagônia, na América do Sul.

Embora cada local tenha de encontrar soluções adequadas às suas circunstâncias individuais, a premissa é a mesma: o tempo está correndo e ficando mais curto para fortalecer estruturas num mundo que não se preocupou com a mudança climática. Países mais ricos terão mais probabilidade de se sair bem. Mas o desafio para todos é saber como as cidades se protegerão contra o desastre hoje e, ao mesmo tempo, prever os ajustes e uma adaptação no futuro.

São Francisco é um microcosmo de alguns dos problemas a serem enfrentados em todo o planeta. E embora a cidade esteja avançando no reforço do seu paredão costeiro, a pergunta é: os planos vêm se desenvolvendo rápido o suficiente? E são ambiciosos o bastante?



**NYT - Life/Style (não usar em outras publicações).
Em um grande terremoto, os galpões do píer de São Francisco despencariam na água. Foto: Jim Wilson/The New York Times**

Pesquisadores do U.S. Geological Survey afirmam que São Francisco tem 72% de chances de um terremoto de magnitude 6.7 ocorrer antes de 2043, e pode acontecer mais cedo, amanhã por exemplo. Nesse nível, os engenheiros do porto de São Francisco calculam que o paredão subaquático da cidade, uma pilha de rochas e

concreto que data do século 19 e mantém o litoral a nordeste no lugar, provavelmente desabaria na Baía de São Francisco. Resultado: uma catastrófica falta de proteção de uma cidade com quase 900 mil habitantes. O fato de o muro já estar mergulhado na baía torna o risco futuro muito mais previsível.

No caso de um terremoto com uma magnitude superior a 7.0 e com um epicentro numa distância de 16 quilômetros de São Francisco, o boulevard Embarcadero, por onde num dia normal trafegam 94 mil veículos, deve partir. O local, demarcado pela vista das duas pontes da cidade, liga o distrito financeiro mais importante da Costa Oeste de um lado e a histórica baía que acolhe 15 milhões de visitantes a cada ano, do outro lado.

Cerca de 300 mil turistas chegam ao seu terminal de cruzeiros internacionais todo ano, e em torno de 48 mil pessoas que vivem na região e vêm trabalhar em São Francisco passam pela estação BART diariamente. É um canal central para as concessionárias de serviço público que mantêm a cidade em movimento, desde os departamentos de água às redes de esgoto, elétricas e gasodutos.

Durante um dos cenários mais preocupantes de um terremoto, descritos nos documentos do Waterfront Resilience Program, quando o terreno transbordar na baía, os engenheiros temem também o rompimento de dutos e linhas elétricas. O histórico píer despencaria na água e as pilhas de madeira que o apoiam se transformariam em estilhaços. Os pesquisadores preveem que a terra que forma a base dos edifícios à beira-mar - um antigo pântano - convulsionará como água do mesmo modo que ocorreu em Kobe, deslocando tudo e qualquer pessoa em cima dela.

Se o terremoto ocorrer num dia de semana, 40 mil pessoas podem estar à beira-mar, muitas delas presas nas estruturas ou píeres destruídos. Esta mesma área, junto com o Embarcadero, abriga

os serviços de emergência contra desastres da cidade, incluindo instalações de evacuação e seu centro de operações de urgência, que ficariam interrompidos num momento de maior necessidade. Mais de US\$ 100 bilhões em valor de imóveis e valor econômico estão potencialmente em risco de um colapso da parede de proteção, não incluindo os reparos das concessionárias de serviços públicos. Os engenheiros do porto temem que grande parte dessa barreira de proteção seja irreparável.

O porto de São Francisco (que administra mais de 12 quilômetros da área costeira da cidade, incluindo quase cinco quilômetros respaldados pelo paredão) admitiu que o muro precisa ser



modernizado, mas não sabiam como até 2016, quando as autoridades divulgaram um estudo preliminar das vulnerabilidades sísmicas. Ao contrário de outros muros de proteção marítima, o de São Francisco provê o apoio estrutural como também proteção contra inundações. Um estudo subsequente, de 2020, detalhou os seus pontos fracos nas duas frentes.

**NYT - Life/Style (não usar em outras publicações).
São Francisco recebe mais de 15 milhões de visitantes todos os anos na orla da cidade. Foto: Jim Wilson/The**

New York Times

À medida que a mudança climática provoca a elevação das águas do oceano, o muro de proteção terá cada vez mais de desempenhar seu papel num contexto para o qual não foi destinado. Como um terremoto pode ocorrer a qualquer dia, a prioridade imediata do porto é assegurar a integridade do paredão no caso de um evento daquele tipo. Mas para isso tem de levar em conta também a elevação do nível do mar e as incertezas quanto à rapidez e altura dessa elevação. Decisões para mitigar o risco que forem tomadas agora abrem espaço para o inescrutável.

Patrick King, que dirige o trabalho marítimo na companhia de engenharia Jacobs, que administra o programa de resiliência do porto, falou sobre o desafio premente de projetar uma futura orla marítima. “Esta infraestrutura foi construída para um meio ambiente que não existe mais e que vem mudando rapidamente”, afirmou. E agora “precisamos prever no que esse meio ambiente vai se transformar”.

Até agora, o paredão funcionou na maioria das vezes, mas mais ou menos. No terremoto de 1906, o quebra-mar avançou na Baía, destruindo linhas de bondes, rompendo dutos e destruindo casas. Trechos inteiros de ruas foram deslocados, outras partes afundaram. Na cidade, hoje, um desastre similar seria ainda pior.

Em 1989, o terremoto Loma Prieta, com magnitude 6.9 liquefez partes do solo, especialmente no Marina District, onde irromperam terríveis incêndios. Ao longo do Embarcadero, o muro quebra-mar se rompeu. Algumas das suas juntas de construção abriram.

Apesar dos cenários sombrios, medidas para um futuro mais seguro e mais confiável ao longo da costa começaram a ficar mais visíveis. Mas à frente está o trabalho difícil de equilibrar soluções de design, um futuro desconhecido e pressões orçamentárias - tendo como pano de fundo o tempo que passa muito rápido.

Reforçar o paredão está em primeiro lugar na lista de prioridades do porto. O que significa modernizar os atracadouros e muros, reforçando as estacas, juntas e plataformas e reforçando o enchimento de modo a não liquefazer. E envolve também um trabalho com os serviços médicos de emergência para entender como sua capacidade de atendimento pode ser afetada por um terremoto.

No momento o porto está na “fase criativa”, desenvolvendo seus primeiros planos de adaptação, que serão anunciados no fim do ano. As medidas não se restringirão aos riscos sísmicos. De

acordo com o diretor do programa Waterfront Resilience, Brad Benson, “é melhor construir de uma vez para resolver múltiplos problemas”.

A questão que emerge em qualquer discussão é como pagar esses projetos. O projeto do paredão marítimo é estimado em US\$ 5 bilhões e este é somente um dos muitos projetos para solucionar os problemas da região costeira. Mas é um valor que será pago durante 30 anos e as opções de financiamento hoje são melhores do que eram nos últimos tempos.

Os sucessos de parcerias público-privadas em projetos desse tipo são um bom augúrio para o trabalho futuro. O superávit do orçamento do Estado da Califórnia rendeu um valor proposto de US\$ 11,8 bilhões para ser investido no enfrentamento dos riscos climáticos, com US\$ 211,5 milhões alocados para a resiliência costeira. O governo Biden anunciou recentemente uma expansão do programa Building Resilient Infrastructure and Communities da Federal Emergency Management Agency, que fornece financiamento visando uma redução preventiva dos riscos.

Todas essas opções são avanços positivos nos Estados Unidos, onde financiamento normalmente é alocado depois que os desastres ocorrem: basta lembrar do FEMA, do dinheiro do HUD (departamento de habitação e desenvolvimento urbano dos Estados Unidos) depois dos furacões Katrina e Sandy.

“Planejar com antecipação nos separa de outros lugares”, disse Brian Strong, diretor de planejamento de São Francisco e diretor na área de resiliência. “É muito difícil obter dinheiro antes de o desastre ocorrer, ser proativo quanto a isso”.

As observações de Strong foram feitas poucos meses depois de a cidade sofrer com outras crises simultâneas: a covid-19, a nociva qualidade do ar e o calor extremo. O superávit de orçamento permitindo financiar projetos para o clima ocorreu em parte porque a pandemia não afundou a economia de modo tão grave como o esperado. Segundo Al Muratsuchi, membro da assembleia da Califórnia e presidente do Comitê Legislativo Conjunto de Políticas para a Mudança Climática, agora pode ser “a oportunidade que ocorre só uma vez na vida” de investir na preparação para lutar contra a crise climática.

Depois de guiar sua cidade no enfrentamento dos problemas do ano passado e extrair lições para responder a desastres ao longo do caminho, Strong está entusiasmado, mesmo que discreto, quanto à capacidade de São Francisco de se preparar para o que virá no futuro. “Na verdade, não temos escolha. É impossível resolver tudo em poucos anos. Nossa visão é de longo prazo”, afirmou. / TRADUÇÃO DE TEREZINHA MARTINO

The New York Times Licensing Group - Todos os direitos reservados. É proibido todo tipo de reprodução sem autorização por escrito do The New York Times.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 20/08/2021

ABERTURA INTEGRAL DO MERCADO DE ENERGIA ELÉTRICA: ENTRAVES E SOLUÇÕES

Por *Frederico Rodrigues**



Frederico Rodrigues. FOTO: DIVULGAÇÃO

A ANEEL está ouvindo a sociedade sobre a abertura do mercado de energia elétrica para todos os consumidores a partir de 1º de janeiro de 2024. O objetivo é colher contribuições para atender à Portaria 465/19 do Ministério de Minas e Energia (MME), que determinou à ANEEL e CCEE a apresentação de estudo, até janeiro de 2022, sobre as medidas regulatórias necessárias para que a

abertura aconteça.

A iniciativa é apoiada pela Abraceel que há anos vem envidando esforços para que os brasileiros possam escolher seu fornecedor de energia elétrica, a exemplo do que já ocorre nas principais economias do planeta há duas décadas. No ranking internacional, o Brasil está na 55ª posição entre 56 países, à frente apenas da China, que já está em processo de abertura do seu mercado.

A abertura integral do mercado de energia elétrica é também uma demanda crescente da população brasileira, como atestam os dados de pesquisas patrocinadas pela Abraceel desde 2014: 80% dos brasileiros gostariam de ser livres para escolher seu supridor de energia, maior valor da série histórica, sendo o preço da energia elétrica o principal motivador para essa percepção.

Sobre supostas barreiras à abertura do mercado, vamos aos fatos.

Do ponto de vista legal, a possibilidade de redução dos limites de carga que restringem a livre escolha pelos consumidores existe desde a edição da Lei 9.074/1995, bem como existem todas as condições técnicas e econômicas para tal. Em outras palavras, não há qualquer tipo de óbice legal, pelo contrário, já há autorização para ser feito, inclusive pela via infralegal.

Com respeito aos contratos de energia firmados pelas concessionárias de distribuição, a Abraceel, após amplo estudo técnico disponível de forma pública em seu site, propõe um cronograma de abertura escalonada que mitiga os efeitos da sobrecontratação, garantindo respeito a tais contratos, iniciando em 2024, como aludido pela Portaria MME 465/2019, e abarcando toda a alta tensão em 2025 e toda a baixa tensão em 2027. O fim das cotas compulsórias da energia de Itaipu e a descotização das usinas da Eletrobras permitirão a abertura de mercado avançar já no curto prazo.

A separação entre fio e energia na distribuição é também importante tópico a ser discutido, objetivando repartir as atividades de monopólio natural daquelas afetas à competição. Assim, é reduzida a responsabilidade da distribuidora onde ela não tem gestão direta. Embora não seja pré-requisito para a abertura de mercado, seria um avanço.

Nessa esteira, nota-se que falta definição da figura do comercializador regulado de energia, mencionado na Portaria MME 465/2019. Entende-se que se trata da comercializadora de energia advinda da separação das atividades fio e energia da distribuidora. O papel exercido atualmente pelas concessionárias de distribuição seria desregulado paulatinamente, facultando a esse comercializador progressivamente a compra e venda de energia conforme mecanismos de mercado. Assim, o comercializador regulado, se necessário, poderia funcionar como uma etapa de transição até ser integrado ao mercado.

As atividades de tal comercializador confundem-se com a do Supridor de Última Instância (SUI), em especial o atendimento a consumidores vulneráveis e/ou atendidos por políticas públicas ou o abrigo de consumidores inadimplentes que não puderem ser desligados da rede ou oriundos de varejistas desligados. Assim, o comercializador regulado poderia ser automaticamente considerado como SUI, e posteriormente, poderiam ser implantados processos de concorrência por carteiras, pois a contestabilidade dessas atividades e a abertura para competição são saudáveis para o consumidor.

Por fim, cabe mencionar os requisitos técnicos necessários para que os consumidores mudem seu fornecedor de energia. A etapa de adequação do Sistema de Medição e Faturamento é tida como um dos principais gargalos. Entretanto, manter o medidor eletromecânico existente é possível para permitir a troca de fornecedor e não imputa custos diretos ao consumidor. Basta adotar procedimento comum entre comercializadoras, distribuidoras e a CCEE para que isso ocorra, e a constituição de uma base de dados acessível por todos os agentes.

De outro lado, os benefícios dos medidores inteligentes são conhecidos. A proposta de troca do medidor no momento da migração permite o engajamento rápido, sem socialização de custos, e embora desejável, não é uma condição para a abertura integral do mercado de energia. Um bom exemplo são alguns estados dos EUA, onde é possível a escolha do fornecedor há bastante tempo e ainda é baixíssima a penetração de medidores inteligentes.

Outro ponto importante é a necessidade de se promover ações de comunicação para conscientização dos consumidores. Em Portugal, país onde todos os consumidores são livres, a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) divulga boletins periódicos para facilitar as informações aos consumidores finais.

Nesse aspecto, o regulador teria um papel de controle da concorrência, similar ao que ocorre na Anatel para a telefonia e na ANS para os planos de saúde. Poderia, por exemplo, indicar que os fornecedores varejistas tenham um produto padrão divulgado na internet, o que pode caminhar para o que é observado em outros países, onde o consumidor pode pesquisar ofertas e conhecer os planos de varejistas e simular gastos com as faturas.

As informações presentes na fatura de energia elétrica, além dos dados disponibilizados pelos medidores de energia e sistemas comerciais, serão fundamentais para prover as informações necessárias para que o consumidor tenha condições de tomar a melhor decisão sobre eventual troca de fornecedor. A fatura poderia, por opção voluntária, ser uma só, incluindo os custos de energia elétrica, serviços de rede, encargos e impostos, emitida pelo comercializador, com a necessária convergência entre os sistemas comerciais da distribuidora e do comercializador, além de tratamento tributário.

Não é possível enxergar impacto negativo na liberdade de escolha. Com ela, nada é imposto aos consumidores, tampouco exigido. A liberdade de escolha deve ser dada a todos os consumidores porque se alinha com os princípios constitucionais da cidadania e da livre concorrência.

Como o setor elétrico brasileiro ainda mantém suas bases sustentadas em modelos ultrapassados, a maior parte dos consumidores não têm acesso à liberdade e arca com aumentos sucessivos da sua conta de energia elétrica, resultante das ineficiências setoriais, o que já não é mais sustentável. Cada vez que a decisão é postergada, novos normativos são aprovados, com a criação de mais reserva de mercado, mais subsídios e, conseqüentemente, aumento da tarifa para o consumidor final.

O fato é que a necessidade de mudanças – e a sua urgência – se baseia na constatação de que o atual modelo setorial não é mais capaz de resolver os altos custos de energia pagos pelos consumidores, e assim deve ser a prioridade para os tomadores de decisão, para induzir mais eficiência no setor e reduzir o preço da energia no Brasil, sendo imperativo garantir condições isonômicas entre todos os tipos de consumidores e agentes do mercado, favorecendo a competitividade com equidade.

*Frederico Rodrigues é vice-presidente de Energia da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel)

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/08/2021

Por Taís Hirata — De São Paulo



A distribuição de dividendos não afetará a liquidez nem os investimentos da SPA, diz o presidente, Fernando Biral — Foto: Sergio Coelho/Santos Port Authority

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o porto de Santos, planeja pagar dividendos ao governo federal. Nos últimos dias, a companhia aprovou a incorporação, em seu capital social, do prejuízo de R\$ 1,13 bilhão acumulado nos últimos anos. Com isso, a empresa, que hoje é lucrativa, poderá voltar a dar retorno à União, afirma o presidente Fernando Biral.

“Temos uma companhia saneada e pronta para distribuir dividendos”, diz ele. Ainda não há uma definição de como será o pagamento. A SPA (antiga Codesp) já chegou a pagar dividendos, mas a expectativa é que agora os valores sejam significativamente maiores. “O mínimo de 25% [do lucro líquido] deve ser distribuído, mas depende do aspecto fiscal. Poderá haver uma retirada maior, porque não vai afetar a liquidez da SPA nem o plano de investimentos.”

No segundo trimestre deste ano, a empresa registrou lucro líquido de R\$ 98,9 milhões, alta de 126,6% em relação ao mesmo período do ano passado.

A autoridade portuária também fechou o período com caixa total de R\$ 1,063 bilhão, e caixa líquido de R\$ 447,5 milhões. O montante supera em muito o volume de investimentos feito diretamente pela SPA – o que não considera as obras nos terminais arrendados. No primeiro semestre, foram aplicados R\$ 11,87 milhões, principalmente em melhorias nas avenidas perimetrais.

“Não estamos com pé no freio nos investimentos. Mas temos questões burocráticas. Algumas obras requerem licenças ambientais, desapropriações. Há uma lentidão natural”, afirma o diretor de Administração e Finanças, Marcus Mingoni.

Com a desestatização da SPA, prevista para o segundo semestre de 2022, a estimativa é ampliar de forma significativa o volume de obras. A modelagem não está fechada, mas a previsão é que o contrato inclua investimentos na ordem de R\$ 10 bilhões, disse ao Valor, na semana passada, o secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni. Entre as obrigações do novo concessionário estará a construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá.

Antes da privatização, a companhia docas ainda planeja realizar leilões importantes de novos arrendamentos, que têm sido uma fonte importante de receita e novos investimentos no porto.

O próximo deles será a concessão de dois terminais de granéis líquidos, o STS 08 e o STS 08A, em novembro, que são atualmente operados pela Transpetro por meio de contratos precários e passarão por nova licitação. “Estamos muito otimistas. É um dos principais ativos do porto. Acredito que haverá uma disputa imensa”, afirma Biral.

Outro grande leilão, que o porto de Santos planeja fazer no segundo trimestre de 2022, é do terminal de contêineres STS 10 – uma área de 463,8 mil m² na margem direita, na região do Saboó, que deverá prever investimentos de mais de R\$ 2 bilhões. No próximo ano, também estão previstos os arrendamentos de um terminal de granéis vegetais na área do Paquetá e outro, de fertilizantes, em Outeirinhos.

A SPA vem se preparando para a desestatização desde 2019, e as reestruturações já se refletem nos resultados. A receita operacional líquida subiu 13,3% no segundo trimestre deste ano, para

R\$ 295,8 milhões, impulsionada pelo aumento na movimentação de carga nos terminais e a maior receita com os arrendamentos.

Os custos operacionais permaneceram estáveis no período. Houve um aumento significativo, decorrente do novo contrato de dragagem. Porém, este foi compensado pela redução de gastos, em especial com pessoal – fruto do programa de demissão voluntária realizado em 2020.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/08/2021

CAOS LOGÍSTICO, COM FALTA DE NAVIOS E FRETES ALTOS, VAI SE ESTENDER ATÉ 2022

Comércio entre China e Brasil tem frete em patamar recorde, e outros trajetos já sentem os mesmos efeitos

Por Tais Hirata — De São Paulo

Rotas marítimas

Evolução dos fretes nos últimos meses, em dólares

■ Média para contêineres de 20 pés



Fonte: Logcomex.

O caos logístico global e a disparada nos fretes marítimos provocados pela pandemia deverão se estender ao menos até 2022. Isso significa preços altos e prováveis atrasos na chegada de produtos pelos próximos meses.

O mercado tem operado no limite, com escassez de contêineres e falta de navios em todo o mundo. Com o início da temporada de pico – o terceiro trimestre, em que empresas abastecem seus estoques para o fim de ano –, a situação não só

deve se prolongar, como poderá se agravar, avaliam especialistas do setor.

No Brasil, o comércio com a China foi o mais afetado, o que se reflete nos fretes marítimos em patamar recorde. Nas rotas de importação vindas da China, o frete médio registrado em julho de 2021 foi 7,35 vezes maior do que há um ano, segundo dados a Logcomex. Atualmente, a rota Xangai-Santos apresenta custo de US\$ 11 mil por contêiner de 20 pés, contra US\$ 1.500 em agosto de 2020. É um nível histórico, que não deve recuar tão cedo.

Hoje, não é apenas a importação da China que está com fretes acima do normal. O custo do transporte vindo da Europa triplicou desde março deste ano. As rotas do Golfo também estão pressionadas, e os trajetos vindos dos EUA, que estavam sob controle, dispararam nas últimas semanas, em meio aos congestionamentos nos portos americanos.

Analistas e executivos definem a situação como caótica. “No Brasil, não há navio chegando dentro da janela. Nenhuma rota está operando normalmente. Isso reflete a situação mundial”, afirma Luigi Ferrini, vice-presidente sênior da Hapag-Lloyd no Brasil.

“A preocupação é muito grande, e se agravou nos últimos meses. Antes, era algo concentrado nas importações da China, mas já afeta todos os mercados”, diz Matheus de Castro, especialista em Infraestrutura da CNI (Confederação Nacional da Indústria).

A logística global vive uma “tempestade perfeita”. Além do descompasso entre oferta e demanda no mercado, há atrasos na liberação das cargas, eventos extraordinários (como o bloqueio do canal de Suez, em março) e surtos de covid-19, que provocam bloqueios na chegada de navios, afastamento de funcionários e fechamento de terminais – como no porto chinês de Ningbo, o terceiro maior do mundo em movimentação de contêineres, que está parcialmente fechado há mais de uma semana.

Tudo isso, em meio a uma retomada global das atividades, impulsionada por estímulos econômicos de governos, como o dos EUA, ressalta Leandro Barreto, sócio da Solve Shipping.

Para o Brasil, o impacto principal virá no atraso e no preço final dos itens importados. “Não acredito que haverá falta de produtos”, diz Barreto. O analista da CNI também não prevê escassez de itens importados. “Os produtos seguem chegando, embora com atrasos e mais caros.”

Para exportadores, os fretes não tem mostrado a mesma disparada. Porém, também há problemas, pela dificuldade para encontrar espaço nos navios e disponibilidade de contêineres.

A crise afeta todos os segmentos que usam contêineres, diz Castro: calçados, vestuário, higiene pessoal, eletrônicos, equipamentos, alimentos, frutas, carnes refrigeradas, celulose, veículos. “É um efeito generalizado”, afirma.

Ferrini, da Hapag-Lloyd, ressalta que o problema atinge principalmente os clientes que dependem do mercado “spot” (de curto prazo). A maioria dos grandes grupos têm acordos de longo prazo com as empresas de navegação, o que garante mais estabilidade nos valores do frete, diz

A situação dramática vai persistir e ainda há risco de piora nos próximos meses, avalia Carlos Souza, diretor de operações da Logcomex. “A sazonalidade histórica mostra um aumento nos fretes nesta época, principalmente nas rotas da China”, afirma.

Ferrini acredita que não haverá pico de demanda neste trimestre porque o mercado já está no limite. “Quem quiser comprar mais não vai conseguir porque não tem espaço.” Ele prevê que a situação pode durar até o segundo trimestre de 2022. Para a Maersk, os congestionamentos e fretes mais altos devem seguir ao longo no segundo semestre, até 2022.

O Centronave, que reúne empresas de navegação, afirma que a visibilidade futura ainda é limitada, mas que se trata de “uma situação temporária, à medida que os fluxos logísticos globais comecem a normalizar-se até o início de 2022”, afirma Claudio Loureiro de Souza, diretor-executivo.

Como os navios encomendados pelas empresas de navegação deverão chegar só a partir de 2023, até lá, não haverá significativo aumento na capacidade, e tudo dependerá da evolução da demanda nos mercados globais, avalia Barreto. A partir de dezembro, com a temporada baixa, a expectativa é que o enorme estoque de encomendas que vêm se acumulando comece a ser liberado. “Mas estamos longe de voltar aos níveis pré-pandemia”, diz ele.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/08/2021

CASTRO DIZ QUE PEDIU A CIRO NOGUEIRA INVESTIMENTOS EM FERROVIA PARA PORTO DO AÇU

Segundo ele, “hub de infraestrutura pode mudar matriz econômica do Rio”

Por Gabriel Vasconcelos, Valor — Rio



Terminal do Porto do Açu, no Rio de Janeiro — Foto: Divulgação

O governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro (PL), disse nesta sexta-feira que usou reunião com membros do governo federal, na quinta, para avançar com o projeto da ferrovia F118, que liga o Porto do Açu, no norte do Estado, à cidade de Anchieta, no Espírito Santo. A afirmação foi feita em evento sobre infraestrutura, organizado pela

Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)

"Eu e o [senador do PL Carlos] Portinho discutimos ontem [em Brasília] a necessidade de uma ferrovia chegar ao Açú e a necessidade de melhorar a infraestrutura com novas rodovias. Eu já me comprometi, na parte estadual, a construir quantas rodovias forem necessárias", disse Castro.

Ele afirmou que o maior negócio do país nos próximos anos será o Porto do Açú e o parque industrial que ele pode ativar no norte do Estado. "O Porto do Açú é a casa desse novo hub de infraestrutura capaz de mudar a matriz econômica do Rio", disse o governador.

Castro e Portinho reuniram-se com o ministro-chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira. Nos bastidores, eles se queixam que o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, dá pouca atenção às demandas do governo fluminense, que, além desse projeto de ferrovia, envolvem apelos de mudança no desenho da concessão do Aeroporto Santos Dumont.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/08/2021

MINÉRIO DE FERRO INTERROMPE CORREÇÃO E SOBE 5,9% NA CHINA

Sentimento de cautela, contudo, permanece nos negócios

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Depois de perderem mais de US\$ 30 por tonelada em apenas três dias, os preços do minério de ferro reagiram no mercado à vista e recuperaram o nível de US\$ 140 por tonelada. Contudo, participantes de mercado alertam que o sentimento de cautela segue rondando os negócios.

No porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro fechou o dia com alta de 5,9%, a US\$ 140,44 por tonelada, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB. Um dia antes, teve queda expressiva, de dois dígitos. Na semana, a desvalorização foi de 13%.



— *Foto: Agência Vale*

Em agosto, a principal matéria-prima do aço exibe perda de 22,7%. No ano, a baixa acumulada é de 12,5%.

Conforme a Fastmarkets, apesar da recuperação desta sexta-feira, o clima nos portos chineses é de cautela, uma vez que a demanda por parte das siderúrgicas não deu sinais de aquecimento.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos de minério mais negociados para janeiro fecharam o dia com alta de 0,3%, a 777,50 yuan por tonelada.

Em Cingapura, o ganho dos contratos com vencimento em setembro superava 5%, a US\$ 137,30 por tonelada, conforme a Argus Media.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/08/2021

DEMANDA FRACA NA CHINA REDUZ PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO AO MENOR VALOR NO ANO

Principal matéria prima do aço acumula perdas de 17,3% no ano e chega a cotação de dezembro de 2020

Por Stella Fontes e Ana Paula Machado — De 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 ontem. Com a maior perda diária vista em 2021, a cotação da principal matéria-prima do aço chegou ao menor nível no ano.

Segundo 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. Com a baixa de ontem, 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.

Com esse novo cenário, Daniel Sasson, do Itaú BBA, revisou as estimativas de preço para o minério de ferro este ano. A nova expectativa é de que o preço médio deverá alcançar US\$ 170 a tonelada, US\$ 15 acima da estimativa anterior. “Ainda vemos uma dinâmica de oferta e demanda relativamente restrita para a indústria em 2021. Atribuímos parte desse movimento ao enfraquecimento da demanda da China, uma vez que a produção de aço começou a cair em base anual nas últimas semanas”, informou em relatório.

No início desta semana, o Escritório Nacional de Estatísticas (NBS, na sigla em inglês) mostrou que a China, maior produtor mundial de aço bruto, produziu 86,79 milhões de toneladas, com baixa de 7,6% ante junho e de 8,4% na comparação anual, chegando ao menor nível em 15 meses. Ao mesmo tempo, os estoques de minério seguem em ascensão. Segundo a consultoria Mysteel, os estoques da commodity em 45 portos chineses foi ampliado em 260 mil toneladas na última semana, para 127 milhões de toneladas na China.

Rafael Barcellos, do Santander, disse que essa desaceleração das importações chinesas deve continuar nos próximos meses o que deve impactar também a produção siderúrgica no país. “O segundo semestre será mais fraco que o primeiro, mas os fundamentos ainda são bons para o minério manter os preços robustos.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/08/2021

PREÇOS DE FRETES MARÍTIMOS BATEM RECORDES

Mercado tem operado no limite, com escassez de contêineres e falta de navios em todo o mundo
Por Taís Hirata — De São Paulo

As dificuldades logísticas globais e a disparada dos fretes marítimos causadas pela pandemia vão perdurar ao menos até 2022, o que significa preços mais altos e atrasos na chegada de produtos no fim do ano. O setor trabalha no limite, com escassez de contêineres e indisponibilidade de navios em todo o mundo.

No Brasil, o comércio com a China foi o mais impactado. Na importação, o frete médio em julho foi 7,35 vezes mais alto que há um ano. Na rota Xangai-Santos o preço é de US\$ 11 mil por contêiner de 20 pés, valor recorde que não deve recuar durante os próximos meses.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTAQ ESPERA MELHORAR INTEGRAÇÃO DE BASES DE DADOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 19 Agosto 2021



Arquivo/Divulgação

Gerente de estatística afirmou que não há discrepâncias entre as bases. Fernando Serra disse que sigilo de informações de outros órgãos ainda gera debates, mas não compromete análises dos técnicos da agência.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) destaca que está com frentes de trabalho para a integração com outras bases de dados do setor. O gerente de estatística e avaliação de

desempenho da Antaq, Fernando Serra, contou que a agência vem prospectando diferentes bases de dados das atividades portuárias e de navegação. Ele ressaltou, nesta quinta-feira (19), que alguns desses compilados são protegidos por sigilo, o que não compromete o trabalho dos técnicos da agência para aprimorar a qualidade das informações e das análises.

“De maneira geral, as bases convergem em termos de números. Não há discrepâncias entre as bases da Receita, Antaq, Secex (Secretaria de Comércio Exterior) e de outras que temos observado no mercado”, defendeu Serra, durante o ‘Diálogo com as Associadas da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários)’, que abordou a movimentação portuária no primeiro semestre e o estatístico aquaviário.

Na ocasião, ele lembrou que, há mais de 10 anos, a Antaq debate com a Receita Federal sobre o sigilo de dados, principalmente do Siscarga (Siscomex Carga). Ele disse que a integração com o Porto sem Papel (PSP), do Ministério da Infraestrutura, permite replicar a base do sistema mercante para a Antaq. Desde 2014, a agência tem dados do sistema Siscarga e mercante armazenados em bases internas, porém sob sigilo. A área técnica da Antaq consegue visualizar a base do mercante num painel específico interno. É o caso também de bases como do Secex, que traz informações do dólar da exportação e da importação.

Serra destacou que, apesar de não poder dispor dos dados fora da Antaq, a agência pode fazer uma análise interna do THC (Terminal Handling Charge). “Só conseguimos fazer a análise do THC, que mostrou que nossos terminais e portos não são exorbitantes nesse THC, usando a base do Siscarga, que temos do Secex”, afirmou.

Recentemente, uma reunião entre Antaq e Receita Federal selou compromisso para que a agência possa partilhar de informações da nova versão do portal único de comércio exterior (Pucomex). A Antaq terá acesso a dados que integrarão todas as operações de comércio exterior no Brasil. Serra acrescentou que, além de alinhar dados do PSP com o Minfra, a agência também tem participado do trabalho na Conaportos para construção de indicadores portuários voltados para a anuência. O objetivo é ter tempos de anuência nas operações de atracação, dos navios operando e nas desatracações, provavelmente por meio de um painel público.

O gerente também mencionou que a agência reguladora trabalha junto à Marinha e à Conaportos a fim de criar um barramento de dados e formatar uma tabela de embarcações única para ser usada no Brasil inteiro. Serra disse que Antaq, Marinha, Receita e diversos órgãos possuem bases de dados de navios. “Nossa preocupação é de integrar e manter o dado íntegro e sempre avaliar a qualidade desse trabalho”, enfatizou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/08/2021

MERCOSUL LINE ECONOMIZOU MAIS DE 500 MIL T/CO2 NO BRASIL EM 2020

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 19 Agosto 2021



Divulgação

Empresa de cabotagem atribui resultado à estratégia com diretrizes de rotas mais sustentáveis e inteligentes e soluções integradas adotadas por grupo controlador.

A Mercosul Line economizou aproximadamente 537.000 toneladas de dióxido de carbono (CO₂) em suas operações de cabotagem no Brasil, em 2020. O volume equivale a 8.880.000 árvores plantadas, 215.915 caminhões em rotas mais eficientes e

176.425.000 quilômetros terrestres não percorridos. A empresa destacou que o resultado faz parte da estratégia de sua controladora, que adotou uma visão que expressa diretrizes de rotas de navegação mais sustentáveis e inteligentes, com soluções logísticas mais integradas e coerentes em terra, mar e no ar.

O conceito 'Better Ways', adotado pela empresa, prevê oportunidades mais rápidas, fluidas e intuitivas de inovação e digitalização, formas de desenvolvimento mais responsáveis e respeitadas a pessoas e ao planeta, e interações mais inclusivas com os membros da equipe. O CCO da Mercosul Line, José Roberto Duque, afirma que o grupo tornou-se um líder mundial em transporte e logística comprometido com a transição energética. "Temos outras ações ocorrendo em todo o mundo. O grupo escolheu gás natural liquefeito (GNL), atualmente a melhor solução disponível para melhorar o desempenho ambiental da navegação, para abastecer seus novos navios, enquanto continua seus esforços nas fontes de energia de amanhã", destacou Duque à Portos e Navios.

Ele acrescentou que o grupo foi a primeira empresa de transporte de contêineres do mundo a abastecer seus navios com sucesso com biocombustível produzido com 20% de óleo vegetal reciclado e resíduos da natureza. O executivo mencionou ainda que a CMA CGM assinou um acordo com a Shell para fornecer milhares de toneladas de biocombustível marinho à sua frota. "Este valor inédito atribuído ao mercado permite que navios do grupo percorram cerca de um milhão de quilômetros", salientou.

Recentemente, a CMA CGM anunciou o apoio à produção de 12.000 toneladas de biometano, o equivalente ao consumo de um ano de duas embarcações de 1.400 TEUs. O biometano é um gás verde renovável e pode reduzir as emissões de CO₂ em pelo menos 67%. Para melhorar a pegada de carbono de sua logística, a empresa oferece um pacote de serviços que permite aos clientes analisar, reduzir e compensar o impacto ambiental.

A Mercosul Line conta com frota de nove navios no Brasil, dos quais cinco operados pela empresa, em três linhas diferentes (Braco, Plata e Nexco). A empresa atende um total de 11 portos e mais de 1.000 cidades com coletas e entregas aos clientes finais. Em 2020, o navio CMA CGM Aristote foi incorporado à frota para atender o serviço da Nexco com melhor tempo de trânsito. A manutenção da frota, de acordo com a empresa, é uma das prioridades, juntamente com a segurança de colaboradores, ativos e das cargas.

Duque disse que os investimentos no país continuarão, uma vez que a Mercosul Line e o Brasil são estratégicos para a CMA CGM. "Com o apoio do grupo CMA CGM, continuamos crescendo e, no ano passado, fomos a única empresa de cabotagem de contêineres a adicionar um novo navio", frisou.



A maior parte das operações da empresa hoje é realizada na modalidade porta a porta. “Recolhemos o produto na planta/fábrica do cliente com o caminhão, levamos até o porto, transportamos até o porto mais próximo do destino, coletamos a carga no porto com outro caminhão e conduzimos a mercadoria até o destino final”, explicou Duque. A empresa considera a solução mais segura, competitiva em termos de custos, eficiente e ecologicamente responsável. “Saber aproveitar o melhor de cada mundo é a grande força da cabotagem. Nos dedicamos a acompanhar nossos clientes em cada etapa do caminho”, acrescentou.

Duque destacou que o país tem mais de 40.000 quilômetros de hidrovias potencialmente navegáveis, além de 34 portos, com cerca de 80% da população vivendo dentro de 200 quilômetros dos cerca de 8.000 quilômetros de costa e com produção centralizada em regiões específicas. Sob essa ótica, a Mercosul Line considera impossível deixar de pensar sobre integração dos modais.

Para a Mercosul Line, independente da definição e aprovação do projeto de lei da cabotagem (BR do Mar), o horizonte vem sendo de crescimento ano após ano, baseado em serviços de transporte marítimo e logística para acompanhar o desenvolvimento dos clientes. A empresa também acompanha de perto a situação dos acordos bilaterais de navegação no Mercosul, a fim de se adaptar às mudanças o mais rápido possível.

Duque defendeu que o transporte marítimo, além de ecologicamente melhor, é mais eficiente. “Olhando para o custo, por exemplo, o transporte marítimo oferece custo de seguro reduzido devido à baixa incidência de danos e perdas, alta capacidade de carregamento simultâneo, não prejudicando o tráfego e maior segurança tanto para a carga quanto para os envolvidos”, analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/08/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO 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