

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 089/2021
Data: 14/06/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
OPERAÇÕES E TECNOLOGIA SERÃO TEMAS DO 1º ENCONTRO PORTO & MAR 2021	4
PRATICAGEM DO BRASIL FAZ ANIVERSÁRIO NESTE SÁBADO	4
UNIÃO VAI ANALISAR VACINAÇÃO CONTRA COVID-19 NO PORTO DE SANTOS PARA OUTRAS CATEGORIAS.....	5
EM CELEBRAÇÃO AOS 60 ANOS, ADVOCACIA RUY DE MELLO MILLER PROMOVE WEBINARS SOBRE QUESTÕES PORTUÁRIAS...	6
PORTAL PORTO GENTE	7
DESESTATIZAÇÃO DA CODESA ACIRRA IMPERATIVOS ESCLARECIMENTOS	7
ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS	7
JSL ADQUIRE A TRANSPORTES MARVEL	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
BTP CONCLUI MIGRAÇÃO AO TERMINAL OPUS, SEU NOVO SISTEMA OPERACIONAL	9
CNA, MAPA E SETOR PRODUTIVO DEBATEM PLANO DE DESENVOLVIMENTO DA FRUTICULTURA.....	10
COMEX DO BRASIL	11
ALTA NO FRETE E FALTA DE COMPONENTES AFETAM PRODUÇÃO E GERAM AUMENTO NA IMPORTAÇÃO DE MANUFATURADOS	11
EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO SEGUEM EM FORTE ALTA E SUPERÁVIT COMERCIAL CHEGA A US\$ 31,76 BILHÕES NO ANO.....	12
COMÉRCIO ENTRE BRASIL E PAÍSES ÁRABES É AFETADO PELA FORTE ALTA NO PREÇO DOS FRETES INTERNACIONAIS	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	15
POPULAÇÃO DE PERNAMBUCO É BENEFICIADA COM A LIBERAÇÃO DE NOVA ETAPA DA TRAVESSIA URBANA DE PETROLINA .	15
COMPETITIVIDADE DO SETOR PORTUÁRIO É TEMA DE DEBATE ENTRE EMPRESÁRIOS DO SEGMENTO	16
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA VISTORIA AVANÇO DE OBRAS DO CONTORNO DO MESTRE ÁLVARO	17
ISTOÉ - DINHEIRO	18
LIRA DIZ QUE DEFINIRÁ ATÉ O FIM DA SEMANA RELATORES DE REFORMA NA CÂMARA	18
MP DA ELETROBRAS SERÁ DEBATIDA E VOTADA PELO PLENÁRIO DO SENADO, DIZ PACHECO	18
MONEYTIMES	19
IMPORTAÇÕES DE SOJA PELA UNIÃO EUROPEIA EM 2020/21 ATINGEM EM 14,55 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ 13 DE JUNHO.	19
ALTA DESENFREADA DO FRETE MARÍTIMO ESTÁ CHEGANDO AO CONSUMIDOR	19
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	20
GOVERNO PREPARA MP PARA TER MAIS CONTROLE SOBRE OS RESERVATÓRIOS HIDRELÉTRICOS	20
LIBERAÇÃO DE VEÍCULOS LEVES A DIESEL VOLTA À PAUTA DA CÂMARA	23
CEARÁ PREVÊ US\$ 10 BI DE INVESTIMENTOS EM HIDROGÊNIO VERDE NO PECÉM	24
JORNAL O GLOBO – RJ	26
PARA EVITAR RACIONAMENTO, GOVERNO PREPARA MP QUE TIRA PODERES DE AGÊNCIA REGULADORA E IBAMA.....	26
TCU CRIA COMISSÃO “LINHA DURÍSSIMA” PARA INVESTIGAR AUDITOR RESPONSÁVEL POR RELATÓRIO QUE QUESTIONA MORTES POR COVID.....	28
AUXÍLIO EMERGENCIAL: GUEDES CONFIRMA QUE BENEFÍCIO SERÁ PRORROGADO POR TRÊS MESES	28
LEVANTAMENTO MOSTRA QUE EMPRESAS BRASILEIRAS JÁ CAPTARAM QUASE R\$ 70 BILHÕES EM AÇÕES ESTE ANO, SALTO DE 83%.....	29
ATIVIDADE ECONÔMICA AVANÇA 0,44% EM ABRIL E VOLTA AO PATAMAR PRÉ-COVID, MOSTRA PRÉVIA DO PIB	30
ACORDO SOBRE IMPOSTO MÍNIMO GLOBAL PODE GARANTIR R\$ 5 BI AO BRASIL. VEJA O IMPACTO PARA CADA PAÍS.....	31
CHINESES PAGARÃO US\$ 2,94 BI À PETROBRAS, QUE ESTIMA RECUPERAR MAIS DE 11 BILHÕES DE BARRIS DE ÓLEO EM BÚZIOS	33
G-7 DEBATE PLANO MUNDIAL DE INFRAESTRUTURA PARA CONTER A INFLUÊNCIA DA CHINA.....	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
MP DO RACIONAMENTO IRRITA PRESIDENTE DO SENADO POR RESTRIÇÃO DE ÁGUA EM FURNAS.....	35
VALOR ECONÔMICO (SP)	37
PETROBRAS ASSINA ACORDO DE COPARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE BÚZIOS	37
RIO E ANP ASSINAM ACORDO PARA AUMENTAR FISCALIZAÇÃO DE RECEITAS DO PETRÓLEO	38
ONDA DE COVID CRIA GARGALOS EM CADEIAS NA ÁSIA	39
CONSUMO DE ENERGIA CRESCE 12,4% NO MÊS DE MAIO EM RELAÇÃO A 2020, DIZ CCEE.....	40
GOVERNO REDUZ VAZÃO DE DUAS USINAS NO RIO PARANÁ PARA EVITAR RACIONAMENTO DE ENERGIA.....	41
TIL, DA MSC, PLANEJA EXPANSÃO NO BRASIL E AVALIA LEILÕES DE COMPANHIAS DOCAS	41



PORTAL PORTOS E NAVIOS	43
BASES DE APOIO OFFSHORE ENFRENTAM A PANDEMIA DE OLHO EM BONS NEGÓCIOS NA RETOMADA DA ECONOMIA	43
PRATICAGEM NA AGENDA DO CONGRESSO - PROPOSTAS TENTAM MEXER NA REGULAÇÃO DA ATIVIDADE	47
LOGÍSTICA PARA EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO SE POSICIONA PARA ATENDER A AUMENTO DA DEMANDA.....	52
FORNECEDORES DE EQUIPAMENTOS DE SALVATAGEM SOFREM RETRAÇÃO NA PANDEMIA, MAS SEGMENTO SEGUE ATIVO.....	55
CLASSIFICADORAS ESTÃO ATENTAS A EMISSÕES, EFICIÊNCIA, DIGITALIZAÇÃO E AUTOMAÇÃO.....	58
JURISTAS VEEM POTENCIAL PARA AMPLIAR USO DE ARBITRAGEM NO COMÉRCIO MARÍTIMO BRASILEIRO	64
MINFRA PEDE 66 MIL DOSES PARA AMPLIAR VACINAÇÃO NO SETOR AQUAVIÁRIO	69
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	70
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	70

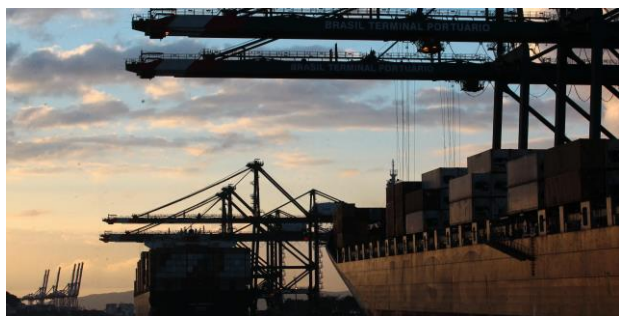


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

OPERAÇÕES E TECNOLOGIA SERÃO TEMAS DO 1º ENCONTRO PORTO & MAR 2021

Evento reunirá empresários, autoridades e especialistas para analisar o desenvolvimento do Porto de Santos

Por: Leopoldo Figueiredo - 13/06/21 - 18:55



Evento do Grupo Tribuna acontece na próxima quarta-feira (16) - Foto: Matheus Tagé

Estratégias para otimizar as operações do Porto de Santos, as novidades tecnológicas do setor e como essas novas tendências impactam o mercado de trabalho do segmento estão entre os temas que serão debatidos no 1º Encontro Porto & Mar 2021, a ser realizado pelo Grupo Tribuna na próxima quarta-feira (16), das 13h30 às 18h30, com transmissão

on-line. Os interessados em assistir ao evento já podem se inscrever, de forma gratuita.

A abertura do encontro ocorrerá às 13h50. Logo depois, às 14h15, terá início o primeiro painel, com o tema Porto de Santos em Expansão: Desafios Operacionais. Nele, executivos das principais empresas do agronegócio do Brasil vão apontar quais as ações necessárias para otimizar as atividades do Porto de Santos. As propostas serão debatidas com o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Fernando Biral, e com o gerente-executivo da Rumo Logística, João Almeida.

O segundo painel, que irá analisar as novas tendências tecnológicas do setor portuário e como elas impactam a demanda por mão de obra nesse mercado, começará às 15h50, com uma palestra do prefeito de Santos, Rogério Santos.

Na sequência, está prevista uma série de apresentações de especialistas em tecnologia, abordando temas como O Perfil do Profissional Portuário em 2030, Tendências Mundiais no Setor Portuário e Inteligência Artificial, Internet das Coisas, Machine Learning. Onde Estamos e Para Onde Vamos? Como no primeiro painel, haverá um debate logo a seguir, com a participação de executivos de terminais portuários e do presidente da Câmara de Santos, Adilson Júnior.

A programação do 1º Encontro Porto & Mar 2021 termina com a palestra Expectativas para o Cenário da Economia Brasileira em 2022, a ser ministrada pelo economista Gesner Oliveira, a partir das 18 horas.

Inscrições

Os debates e apresentações do Encontro Porto & Mar podem ser acompanhados pelo público gratuitamente. Para isso, porém, é necessário se inscrever junto à organização, acessando este site. Nesse endereço eletrônico, os interessados devem preencher uma ficha com os seus dados pessoais, informando inclusive um e-mail de contato, para onde será enviado o link da transmissão on-line do evento. As inscrições serão aceitas até a próxima terça-feira (15).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/06/2021

PRATICAGEM DO BRASIL FAZ ANIVERSÁRIO NESTE SÁBADO

Práticos atuam na segurança da navegação em áreas protegidas

Por: ATribuna.com.br



Lancha da Praticagem no canal do Porto de Santos: prático orienta a navegação de embarcações Foto: Arquivo/Carlos Nogueira

O Grupo Tribuna parabeniza a Praticagem do Brasil por mais um aniversário. No dia 12 de junho, comemoram-se a criação do Conapra, o Conselho Nacional de Praticagem, e o início da atuação dos práticos enquanto atividade regulamentada.

Neste ano, fazem 46 anos que o Conapra foi instituído e 213 anos da regulamentação da atividade profissional dos práticos - o que ocorreu em 1808 com a abertura dos portos às nações amigas, medida decretada por Dom João VI com a chegada da família real ao Brasil e que marca o início do comércio exterior do País.

Os práticos são profissionais estratégicos para a segurança da navegação nas áreas chamadas de abrigadas, ou seja, aquelas áreas protegidas, que não estão em mar aberto, como rio, baías e canais de navegação - caso do Porto de Santos.

Diferente do que muitos pensam, os práticos não pilotam os navios nessas áreas abrigadas, mas, sim, orientam a navegação dos oficiais no navio. Eles ficam próximos desses marítimos e os informam sobre como deve ser a navegação da embarcação, propondo a velocidade de deslocamento do navio, o melhor caminho a ser trilhado dentro do canal de navegação, para escapar de eventuais bancos de areia ou rochas que estejam no leito do canal.

No Brasil, os práticos estão distribuídos ao longo da Costa nas denominadas zonas de praticagem. Há uma zona específica para o estado de São Paulo nessa zona, atua a Praticagem de São Paulo, que reúne os práticos que atendem ao Porto de Santos e ao Porto de São Sebastião, no litoral norte do estado. Nessa zona de praticagem, atuam 63 práticos, 61 homens e duas mulheres.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/06/2021

UNIÃO VAI ANALISAR VACINAÇÃO CONTRA COVID-19 NO PORTO DE SANTOS PARA OUTRAS CATEGORIAS

Segundo Autoridade Portuária, Secretário nacional de Portos levará proposta ao Ministério da Saúde
Por: Redação

A antecipação da vacinação contra a covid-19 de outras categorias profissionais do Porto de Santos, entre eles, os caminhoneiros autônomos, será debatida entre os ministérios da Infraestrutura (Minfra) e da Saúde, informou na sexta-feira (11), em nota, a Autoridade Portuária de Santos (APS).

A proposta, discutida nas últimas semanas no cais santista, foi apresentada nessa sexta-feira pelo presidente da APS, Fernando Biral, ao secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra, Diogo Piloni, em reunião em Brasília. Segundo a APS, Piloni se comprometeu a reforçar, “junto ao Ministério da Saúde, a necessidade de antecipar a vacinação dos trabalhadores”.

Conforme a mesma nota, Biral destacou que “não podemos descuidar da saúde da comunidade portuária neste momento de pandemia. Sabemos que a decisão é do Ministério da Saúde, mas o Minfra tem nos dado suporte neste e em vários assuntos, já tendo empreendido esforços que resultaram na inclusão dos trabalhadores do transporte e portuários no PNI (Plano Nacional de Imunização)”.

Na última quinta-feira (10), após protesto de caminhoneiros autônomos no Porto, que pediram a antecipação da vacinação da categoria, Biral se comprometeu a levar o pleito a Brasília

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/06/2021

EM CELEBRAÇÃO AOS 60 ANOS, ADVOCACIA RUY DE MELLO MILLER PROMOVE WEBINARS SOBRE QUESTÕES PORTUÁRIAS

As inscrições são gratuitas e estarão abertas a partir de 15 de junho; veja como participar
Por: ATribuna.com.br



Thiago Miller é sócio da RMM e convidado do Webinar 2 - Foto: Leonardo Cortez

Em comemoração aos 60 anos de fundação, celebrados em 6 de julho, a Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) promove, nos dias 1º e 8 de julho, dois webinars com os temas: "Trabalho Portuário: Passado, Presente e Futuro" e "Os efeitos concretos da nova regulação do setor portuário". O evento é realizado em parceria com o

Grupo Tribuna.

As inscrições para os webinars são gratuitas e podem ser feitas por meio desta página a partir de 15 de junho (terça-feira). Os eventos serão on-line.

Entre os marcos da comemoração dos 60 anos também estão a inauguração oficial do novo escritório sediado no Tribuna Square e a divulgação de uma nova linguagem visual alinhada ao crescimento e posicionamento estratégico da RMM.

Confira a programação abaixo:

Webinar 1 "Trabalho Portuário: Passado, Presente e Futuro"

O evento será realizado em 1º de julho (quinta-feira) às 9h com apresentação do Leopoldo Figueiredo, editor do caderno Porto & Mar de A Tribuna.

Na ocasião, além da comemoração dos 60 anos da RMM, também será o lançamento o livro "Temas de Trabalho Portuário: do individual ao coletivo, do saco nas costas à automação do porto 4.0".

Entre os convidados estão: o sócio da RMM e Presidente da Comissão de Direito Portuário da OAB de Santos, Lucas Rênio, e o especialista em Trabalho Portuário e Professor Conferencista da Femar, Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho.

Webinar 2 "Os efeitos concretos da nova regulação do setor portuário"



O cartão de programação apresenta os detalhes dos dois webinars. O primeiro, em 1º de julho às 9h, trata de "Trabalho Portuário: Passado, Presente e Futuro" com Lucas Rênio e Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho. O segundo, em 8 de julho às 14h, trata de "Os efeitos concretos da nova regulação do setor portuário" com Thiago Miller e Luciana Cardoso Guerise. Ambas as sessões são gratuitas e limitadas em inscrições.

O evento será realizado em 8 de julho (quinta-feira), às 14h, com apresentação Maxwell Rodrigues, responsável pelo projeto Porto 360. Na ocasião, além da comemoração dos 60 anos da RMM, também será o lançamento do livro "Comentários à Lei 12.815/2013".

Advocacia Ruy de Mello Miller promove Webinar em comemoração aos 60 anos - Foto: Divulgação

Entre os convidados estão: o sócio da RMM e Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP, Thiago Miller, e a Diretora Executiva da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Cardoso Guerise.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna Digital - SP)
Data: 13/06/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

DESESTATIZAÇÃO DA CODESA ACIRRA IMPERATIVOS ESCLARECIMENTOS

Editorial Portogente

O globo, em uma rede de troca, melhorou a vida dos seus habitantes



O programa de desestatização do governo federal sai do campo da teoria e sobe ao palco da realidade. O DOU publicou em 9/6/2021 a Resolução CPP nº 188 de 7-6-21, aprovando, em caráter “ad referendum”, a modelagem e condições de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa. O cunho ainda não definitivo, mexeu peça importante no tabuleiro. Frederico Bussinger analisa essa situação com a profundidade que lhe é habitual.

Concorrer com o dono do “shopping center”, mesmo de forma indireta, é em si um estado de conflito. Nesta fase, dependente de aprovação posterior, o caso atinge o limite da hipótese e vem para a demonstração. Afetadas, as moléculas da comunidade portuária capixaba certamente movem-se. Nesse cenário, avulta o papel do projeto Santos 2050, para o Porto de Santos, como proposta para refletir detalhadamente o objetivo do governo com os portos.

Diferente das duas reformas havida, pelas leis 8.630/93 e 2.815/13, a atual tem características pontuais e dá tratamento particularizado, como no caso dos portos do Paraná. No processo da Codesa ainda há muitas dúvidas, destacadas por Bussinger e de imperativos esclarecimentos. No âmbito das entidades representativas de terminais, há muita preocupação com o formato desse programa e qual o problema que ele está tentando resolver.

Essas dúvidas acarretam insegurança aos investidores, condição muito prejudicial para um projeto dessa dimensão e cujo propósito principal deve ser aumentar a sua produtividade e movimentação. Pois isto envolve investimentos vultosos na construção de infraestrutura e implantação de equipamentos, demandas que o governo não tem potência para atender. Como os investimentos com a Lei 8.630, que privatizou as operações portuárias.

A modelagem da desestatização da Codesa, por ser a primeira de uma série, provoca perspectivas diversas. Tanto na ótica de solucionar os problemas dos portos do Espírito Santo, quanto pode influenciar o programa dos outros portos. Provavelmente, o diálogo que deveria ter ocorrido e não houve, agora pode sobrevir argumento que o obrigue.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/06/2021



ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS

JSL ADQUIRE A TRANSPORTES MARVEL

A JSL adquiriu a Transportes Marvel, o que ampliará de forma relevante a sua atuação em transporte rodoviário de cargas congeladas e refrigeradas de alto valor agregado, além de aumentar a



representatividade do segmento de alimentos na JSL, oferecendo serviços no Brasil e em outros países da América do Sul.

Somadas as outras quatro aquisições realizadas entre agosto de 2020 e fevereiro de 2021, a JSL adiciona, em números anualizados, R\$ 1,7 bilhão à Receita Bruta da Companhia, aumentando de R\$ 3,4 bilhões para um total de R\$ 5,1 bilhões, um crescimento de 50%.

Sobre a Marvel A Marvel foi fundada em 1975 e oferece soluções de transporte de carga refrigeradas, congeladas e secas, principalmente ao setor alimentício, possuindo atualmente uma das maiores frotas próprias de transporte internacional de refrigerados na América do Sul, com mais de 1,1 mil ativos operacionais, com caminhões com idade média de aproximadamente 3,6 anos.

Possui cerca de 820 colaboradores e atende clientes localizados no Brasil, na Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai e Peru, sendo o frete internacional responsável por 58% do seu faturamento.

Racional Estratégico A transação visa gerar ganho de escala, incrementar a participação da JSL no segmento de transporte de cargas refrigeradas, congeladas e secas (voltadas para o segmento de alimentos) e aumentar a presença em outros países da América do Sul.

Adicionalmente, a aquisição possui os seguintes pilares estratégicos:

– Complementariedade Geográfica: expansão da presença da JSL no Brasil e em outros países da América do Sul, aumentando a densidade e complementaridade das rotas da JSL e, conseqüentemente, aumentando as sinergias logísticas, além de proporcionar maior exposição a mercados internacionais.

– Base de Clientes: incremento da participação no setor de alimentos através da complementaridade dos serviços prestados a clientes como Nestlé, BRF, Mondelez e McCain e adições relevantes de novos clientes à base da JSL como JBS, Minerva, Marfrig e Piracanjuba.

– Rentabilidade e Modelo Operacional: modelo de negócios robusto, utilizando uma frota dedicada, sendo a frota própria responsável por mais de 99% de seu faturamento, com capacidade de realizar serviços de alto valor agregado, como transporte de produtos refrigerados, fator que contribui com uma performance de destaque da Marvel, atingindo margens EBITDA e Líquida de 24,8% e 7,7% respectivamente, nos últimos 12 meses.

– Crescimento Acelerado: perfil de crescimento diferenciado, apresentando um CAGR de 17% entre 2018 e 2020, e possuindo oportunidades de acelerar ainda mais sua evolução ao adicionar a expertise, capacidade financeira e escala da JSL, gerando diluição de custos operacionais e financeiros, e conseqüentemente maiores margens para a empresa. Além disso, é importante mencionar que o setor de atuação da Marvel é extremamente resiliente, apresentando crescimento de 13% no ano de 2020 (vs. 2019), de acordo com a Associação Brasileira da Indústria de Alimentos.

Sobre a Transação O Contrato prevê a aquisição pela JSL de 100% da Marvel por R\$ 245 milhões (Equity Value). O valor de R\$ 100 milhões será pago na data do fechamento da Transação e o saldo remanescente em 12 parcelas mensais, nos meses subseqüentes à data de fechamento.

Patricia Costella, atual executiva da Marvel, passará a atuar, a partir desta data, como a principal executiva à frente da empresa, tendo autonomia para comandar as atividades hoje desenvolvidas pela Marvel e contando com todo o suporte da JSL para liderar um novo ciclo de desenvolvimento de forma sustentável junto com seus mais de 820 colaboradores.

Adicionalmente, os acionistas fundadores, Leovir Costella e Lodovino Costella, devido ao seu vasto conhecimento sobre a operação, continuarão contribuindo com o desenvolvimento do negócio atuando como conselheiros consultivos.



A implementação do Contrato está condicionada ao cumprimento de obrigações e condições precedentes usuais a esse tipo de operação, incluindo sua submissão para aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

Informação: Logweb

Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data: 14/06/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BTP CONCLUI MIGRAÇÃO AO TERMINAL OPUS, SEU NOVO SISTEMA OPERACIONAL

Informação: Brasil Terminal Portuário (14 de junho de 2021)

Santos, 14 de junho de 2021 – De forma pioneira no Porto de Santos, a Brasil Terminal Portuário (BTP) acaba de completar com sucesso, neste último fim de semana, a migração do seu atual TOS (Terminal Operating System) para um novo sistema operacional, o Software OPUS – da fabricante sul-coreana Cyberlogitec. Com investimento total de 3 milhões de dólares, o mais recente sistema chega para otimizar e modernizar as operações do terminal, preparando-o também para o crescimento futuro. No total, foram 18 meses desde o início do projeto, até a sua implementação total, que contou com o apoio de empresas como Consuldata e T2S.

O novo sistema operacional reúne o que há de mais moderno no mundo em termos de recursos e soluções tecnológicas para a operação de um terminal de contêineres. O OPUS permite, por meio do uso de algoritmos, um planejamento de cais e pátio ainda mais eficientes, visto que elimina movimentos desnecessários e otimiza o uso de equipamentos. Além disso, a nova tecnologia oferece importantes ganhos em performance operacional, possibilitando integração entre sistemas, maior controle das operações e adaptações e preparo de ambiente a automatizações futuras.

“Na BTP, somos guiados pelos mais altos padrões de excelência operacional, primando antes de tudo pela garantia da segurança nas operações e pelo alto nível de atendimento aos clientes. Hoje, demos um grande passo rumo a um aumento gradual e significativo de eficiência, produtividade e segurança, alinhando nossas operações às práticas tecnológicas mais atuais do mercado mundial”, conta o diretor de Operações, Márcio Guiot.

Luiz Roberto Pereira, gerente de Planejamento Operacional, conta que a implementação do novo sistema operacional representa um grande marco para a Empresa. “Com o OPUS, conseguiremos aprimorar ainda mais nossa capacidade de gestão de pátio e planejamento de operação de navios, garantindo agilidade no atendimento aos clientes e também mais segurança na transação de informações”, afirma.

Já para a gerente de TI da BTP, Fabiana Alencar, a implementação do OPUS abre espaço para novas possibilidades e prepara a BTP para as mudanças tecnológicas do futuro. “O OPUS, além de inúmeros ganhos em eficiência e produtividade, nos traz também uma série de funcionalidades tecnológicas que vão nos permitir, desde já, estarmos prontos para a consolidação da maturidade digital que estamos trabalhando, bem como para as novidades futuras como automatizações, IOT e tecnologia 5G”, explica.

A implementação do novo sistema operacional faz parte dos planos da Empresa em continuar investindo no Porto de Santos. Recentemente, a BTP protocolou, junto ao Governo, o pedido de renovação antecipada de seu contrato de arrendamento no Porto de Santos, com compromisso de investimentos na ordem de 1,3 bilhão de reais previstos para os próximos 20 anos de extensão.

Sobre a BTP



Em operação desde 2013, a BTP – terminal privado de uso público – se consolidou como o maior terminal de contêineres da América do Sul. Localizada no Porto de Santos, a Empresa foi responsável pela remediação de um dos maiores passivos ambientais do País e, atualmente, possui capacidade de movimentação anual de 1,5 milhão de TEUs. Com 1.108 metros de cais, preparado para receber três navios da new panamax class simultaneamente, o terminal atende embarcações com rotas para todos os continentes, além de serviços de cabotagem e feeder. Joint-venture entre a Terminal Investment Limited e a APM Terminals, a BTP detém as certificações internacionais OEA (Operador Econômico Autorizado), ISO 9001:2015 (Qualidade), ISO 14001:2015 (Meio Ambiente) e ISO 45001:2018 (Segurança e Saúde Ocupacional).

Mais informações no portal www.btp.com.br

E nas redes sociais oficiais: @brasilterminalportuario

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

Data: 14/06/2021

CNA, MAPA E SETOR PRODUTIVO DEBATEM PLANO DE DESENVOLVIMENTO DA FRUTICULTURA

Informação: Grupo Cultivar (14 de junho de 2021)

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), o Ministério da Agricultura e entidades representativas do setor de frutas se reuniram, na quinta (10/06), para discutir a retomada das ações do Plano Nacional de Desenvolvimento da Fruticultura (PNDF), lançado em 2018.

O tema foi tratado em reunião conjunta da Comissão Nacional de Fruticultura da CNA e da Câmara Setorial da Cadeia Produtiva da Fruticultura do Mapa. O documento foi desenvolvido para ser utilizado como ferramenta de apoio para o governo na construção de políticas públicas, a partir da indicação de objetivos estratégicos para o desenvolvimento do setor.

No plano, foram definidos dez temas prioritários, como defesa vegetal, governança da cadeia produtiva, marketing e comercialização, infraestrutura e logística, marco regulatório e pesquisa e desenvolvimento e inovação.

O presidente dos dois colegiados, Luiz Roberto Barcelos, afirmou que a iniciativa foi traçada também com intuito de estimular o consumo de frutas no mercado interno e aumentar as exportações do setor.

“A fruticultura brasileira viverá um novo momento com a retomada da discussão do PNDP. Com ele, esperamos resolver os gargalos do dia a dia do produtor e ampliar a competitividade da cadeia produtiva de frutas frescas e derivados”, disse.

O assessor da Secretaria Executiva do Mapa, Luiz Eduardo Rangel, explicou que o PNDP não é um plano de governo, mas do setor privado, construído em sinergia com o governo, e que inclui metas de médio e longo prazo da fruticultura brasileira até 2028. “O Plano foi lançado em 2018 e neste momento precisamos fazer uma releitura do texto e do setor e readequar à nova realidade”.

Rangel apresentou alguns resultados dos temas prioritários até o momento, que indicam a alteração de cenário. De 2017 a 2021, por exemplo, foram abertos nove mercados para as frutas brasileiras, com destaque para manga (Peru), melão (China) e maçã (Colômbia).

Outro assunto discutido na reunião foi a criação de um Fundo para o Desenvolvimento da Fruticultura. Segundo Luiz Roberto Barcelos, o objetivo de desenvolver um fundo é dar segurança financeira ao setor e estimular o consumo de frutas no país, que ainda é considerado baixo.

“A nossa preocupação é com o orçamento disponível do governo. Precisamos garantir recursos para a fruticultura, principalmente para combater pragas e doenças e estimular o consumo no mercado

interno. Mas para isso precisamos de um arcabouço jurídico e criar um grupo de trabalho para construção do fundo, com participação ativa do setor privado”, destacou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/06/2021



COMEX DO BRASIL

ALTA NO FRETE E FALTA DE COMPONENTES AFETAM PRODUÇÃO E GERAM AUMENTO NA IMPORTAÇÃO DE MANUFATURADOS

Por Equipe Comex do Brasil - 14 de junho de 20210



José Augusto de Castro, presidente da AEB - Foto: Divulgação Da Redação

Brasília – A forte alta no preço e a falta de contêineres para embarques têm tirado o sono dos empresários brasileiros que atuam no transporte internacional de cargas e também dos importadores e exportadores. O custo para trazer ao Brasil um contêiner de 40 pés (12 metros) da Ásia para a América do Sul era de US\$ 2 mil antes da pandemia de Covid-19. Hoje supera US\$ 8 mil e em alguns casos podem chegar a US\$ 10 mil. No caminho

inverso, a exportação de um contêiner do Brasil para um país asiático saltou de US\$ 1,5 mil, em média, para US\$ 4 mil a US\$ 5 mil.

Essa onda de preços em alta afeta o comércio exterior brasileiro e atinge em especial as importações de produtos manufaturados, sem atingir as exportações, fortemente concentradas em commodities, responsáveis por 75% de todo o volume exportado pelo Brasil.

Ao comentar o assunto, o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, lembrou que em março e abril do ano passado, com o avanço da pandemia, o Brasil começou a ser afetado pela queda de produção em suas indústrias e isso fez com que fossem consumidos os estoques existentes no país, a exemplo do que aconteceu em praticamente todo o mundo, gerando um desequilíbrio entre oferta e demanda mundiais, especialmente de produtos manufaturados.

E é o executivo da AEB quem explica: “isso aconteceu porque os manufaturados são produtos transportados através de contêineres, enquanto nas commodities transportadas por navios especializados o impacto foi pequeno, porque ninguém compra um quilo de soja ou de milho. Compra-se uma ou 100 mil toneladas. O transporte de commodities como soja, minério de ferro e petróleo é feito através dos chamados navios afretados, que saem de um porto para outro, especificamente. Já os navios que devem passar de porto em porto, que são os porta-contêineres, esses foram afetados porque deixou-se de ter carga em um determinado lugar e registrar um excesso de carga em outro. Só que tinha excesso de cargas mas faltavam navios”.

A falta de navios, prossegue José Augusto de Castro, provocou um desequilíbrio total no comércio mundial em termos de transportes. Segundo ele, “os contêineres frigorificados, por exemplo, ficaram quase todos concentrados na China, na medida em que o país se transformou num dos maiores importadores mundiais do produto. O mundo queria exportar carne frigorificada para alguma lugar mas não havia contêiner disponível. Isso gerou uma forte elevação dos fretes porque quando alguém conseguia um contêiner o preço era muito alto”.

O preço de um contêiner médio, que custava entre US\$ 1,8 mil e US\$ 2 mil, passou para US\$ 9 mil e até US\$ 10 mil, devido à escassa disponibilidade desse equipamento em escala mundial. E quem precisava de um contêiner não tinha alternativa senão pagar o alto preço cobrado pelo mercado.

Segundo José Augusto de Castro, “essa situação persiste porque continuamos tendo uma discrepância em termos do nível de produção em nível mundial e particularmente aqui no Brasil, porque aqui as empresas deixaram de fabricar uma série de produtos devido à carência de componentes e passaram a importar esses bens manufaturados, ao invés de produzi-los internamente. Isto pode ser atestado pelo fato de que no mês de maio as estatísticas mostram que na indústria de transformação a importação passou de US\$ 9 bilhões para US\$ 16 bilhões, comparativamente com o mesmo mês do ano passado. Esse aumento das importações não foi gerado pelo aumento da demanda, mas sim pelo fato de que a produção interna caiu ante a falta dos componentes importados e as empresas passaram a importar os produtos acabados. O Brasil deixou de produzir aquilo que produzia e passou a importar”.

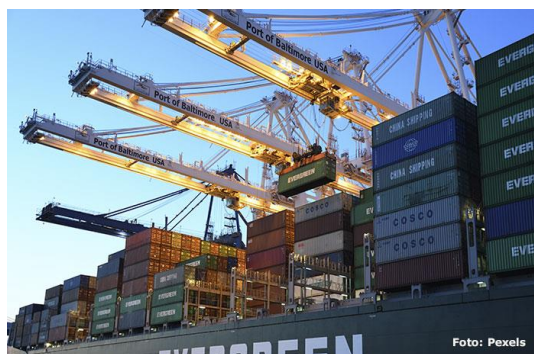
Do lado das exportações, esses fenômenos não afetam a balança comercial brasileira e, pelo contrário, as exportações seguem em forte alta. E o motivo é simples, conforme relata o presidente da AEB: “enquanto 85% de tudo que o Brasil importa são produtos manufaturados ou bens com algum grau de beneficiamento, 75% das exportações totais brasileiras são commodities e como seu transporte não requer o uso de navios especializados, elas não foram afetadas pela crise mundial de transportes e continuam sendo embarcadas normalmente”.

Fonte: Comex Do Brasil

Data: 14/06/2021

EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO SEGUEM EM FORTE ALTA E SUPERÁVIT COMERCIAL CHEGA A US\$ 31,76 BILHÕES NO ANO

Por Equipe Comex do Brasil -14 de junho de 20210



Brasília – O superávit da balança comercial se mantém em ritmo de alta e atinge US\$ 31,76 bilhões no acumulado do ano, até a segunda semana de junho, com crescimento de 59,3% pela média diária, na comparação com o período de janeiro a junho de 2020. A corrente de comércio (soma das exportações e importações) chega a US\$ 208,86 bilhões no período, com crescimento de 30,4%.

As exportações em 2021 já somam US\$ 120,31 bilhões, com aumento de 33,6%, enquanto as importações cresceram 26,3% e totalizaram US\$ 88,55 bilhões. Os

dados foram divulgados nesta segunda-feira (14/6) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No acumulado do mês, as exportações cresceram 75,3% e somaram US\$ 11,67 bilhões, enquanto as importações subiram 68,2% e totalizaram US\$ 7,04 bilhões. Dessa forma, a balança comercial registrou superávit de US\$ 4,64 bilhões, em alta de 87,3%, e a corrente de comércio alcançou US\$ 18,71 bilhões, subindo 72,6%.

Se for considerada apenas a segunda semana de junho, as exportações somaram US\$ 7,388 bilhões, enquanto as importações totalizaram US\$ 4,613 bilhões. Assim, a balança comercial registrou superávit de US\$ 2,775 bilhões e a corrente de comércio alcançou US\$ 12,002 bilhões.

Exportações no mês

Nas exportações, comparadas a média diária até a segunda semana deste mês (US\$ 1,459 bilhão) com a de junho de 2020 (US\$ 832,33 milhões), houve crescimento de 75,3% em razão do aumento nas vendas da indústria extrativista (201,3%), da indústria de transformação (45,9%) e da agropecuária (44,4%).

O aumento das exportações foi puxado, principalmente, pelo crescimento nas vendas dos seguintes produtos da indústria extrativista: minério de ferro e seus concentrados (211,9%); óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (224,5%); minérios de cobre e seus concentrados (40,2%); pedra, areia e cascalho (137%) e outros minerais em bruto (40,3%).

Já em relação à indústria de transformação, destaque para o crescimento nas vendas de farelos de soja e outros alimentos para animais, excluídos cereais não moídos, farinhas de carnes e outros animais (75,2%); produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (142,3%); instalações e equipamentos de engenharia civil e construtores, e suas partes (227%); açúcares e melaços (30%) e ferro-gusa, spiegel, ferro-esponja, grânulos e pó de ferro ou aço e ferro-ligas (79,6%).

Entre os produtos agropecuários, a alta das exportações contou com o crescimento nas vendas de soja (44,1%); café não torrado (51,3%); algodão em bruto (161,9%); madeira em bruto (1.514,8%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (63,2%).

Importações no mês

Nas importações, a média diária até a segunda semana de junho de 2021 (US\$ 879,4 milhões) ficou 68,2% acima da média de junho do ano passado (US\$ 522,72 milhões). Nesse comparativo, aumentaram principalmente as compras da indústria de transformação (75,3%), da agropecuária (56,1%) e também de produtos da indústria extrativista (7%).

Na indústria de transformação, o aumento das importações foi puxado pelo crescimento nas compras de adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (90,8%); óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (168,2%); partes e acessórios dos veículos automotivos (147,4%); válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (94,4%) e veículos automóveis de passageiros (375,8%).

Na agropecuária, a alta nas importações ocorreu, principalmente, pela compra de trigo e centeio, não moídos (39,5%); pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (137,9%); cacau em bruto ou torrado (140.850,9%); soja (117%) e látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais (142%).

Por fim, na indústria extrativista a alta nas importações se deve, principalmente, à compra de carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (44,3%); gás natural, liquefeito ou não (53,6%); outros minérios e concentrados dos metais de base (159,4%); outros minerais em bruto (46,4%) e pedra, areia e cascalho (179,9%).

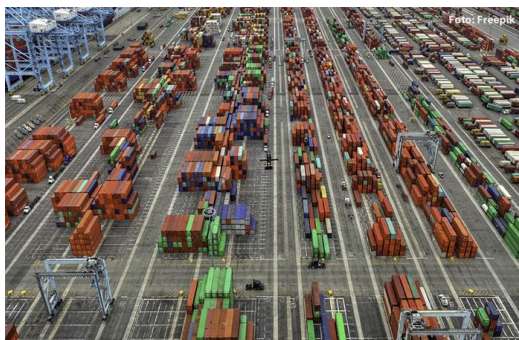
(*) Com informações da Secex/Ministério da Economia

Fonte: Comex Do Brasil

Data: 14/06/2021

COMÉRCIO ENTRE BRASIL E PAÍSES ÁRABES É AFETADO PELA FORTE ALTA NO PREÇO DOS FRETES INTERNACIONAIS

Por Equipe Comex do Brasil -14 de junho de 20210



Programa de Qualificação para Exportação auxilia as empresas a iniciarem o processo de forma planejada e segura - Foto: Freepik

São Paulo – O comércio internacional vem enfrentando alta no preço dos fretes marítimos e o movimento ocorre inclusive no transporte de mercadorias entre o Brasil e o mercado árabe. Apesar de não ser com a região que o Brasil tem os seus maiores fluxos de comércio – como é o caso da China e Estados Unidos -, quem trabalha com o setor afirma que o transporte de cargas por navios ao mundo árabe está com preços maiores.



“Está impactando todo mundo”, afirma o diretor-executivo da Primo Logística, Augusto Ferraiol. A Primo atua com logística nos setores de armazenagem, transporte rodoviário nacional e transporte marítimo e aéreo nacional e internacional e é focada em alimentos. As operações com o mercado árabe envolvem a importação de produtos do Egito ao Brasil e exportação do Brasil a Egito, Emirados, Arábia Saudita, Líbia e Jordânia.

O gerente comercial da TFA Cargo Logistics, Almir Baptista, percebe uma alta generalizada de preços nos fretes marítimos e dificuldades na contratação do transporte de cargas via navios. “Na exportação está bem complicado disponibilidade de navio e equipamento, não só para os países árabes, mas principalmente aqui na América”, diz. O foco principal da TFA, agenciadora de cargas, não é o mercado árabe, mas a empresa quer se voltar mais à região.

São Paulo – O preço alto do transporte marítimo é sentido principalmente desde o final do ano passado, mas é uma história que começou em 2020, com o início da pandemia de Covid-19. Paradas das indústrias em algumas regiões do mundo e dificuldade de conseguir matérias-primas em outras alteraram os volumes e endereços da produção, afetando as escalas e o vai-e-vem das cargas entre países. “É como se tivesse uma desconfiguração do comércio mundial”, diz o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro.

A imprevisibilidade causada pela pandemia alterou a disponibilidade de navios, o que fez com que os preços subissem diante do aquecimento de alguns mercados neste ano. Ferraiol conta que, como não havia um horizonte para a economia no começo da pandemia, muitos navios foram devolvidos para empresas de leasing, outros antigos vendidos para sucata. A recuperação recente das economias da China, da Europa e dos Estados Unidos, no entanto, voltou a aquecer o mercado de transporte de cargas marítimas, que se encontrou sem tanta oferta e disponibilidade.

Castro, da AEB, afirma que a falta de contêineres no mercado internacional também causou menor circulação de navios e diminuição de rotas – já que os navios não tinham contêineres com os quais circular – e contribuiu para o aumento “absurdo” dos fretes. “Muitos contêineres ficaram parados em determinados portos e com menor disponibilidade de contêineres no mundo, os navios reduziram rotas”, diz Castro.

Custo em dólares

Além do aumento do frete em si, as empresas brasileiras precisaram absorver a valorização do dólar frente ao real, já que o transporte marítimo é normalmente pago em moeda norte-americana ou em euros. Isso torna o Brasil menos competitivo diante de outros países com economias mais fortes e que ainda têm vantagens em malha portuária, terminais, velocidade de carga e descarga, tempo menor de retorno do navio.

“No Brasil houve uma valorização do dólar na casa dos 50% do final de 2019 até hoje, você tem um encarecimento duplo, o tanto que subiu o dólar e o tanto que subiu o frete em si”, relata Ferraiol. Ele vê que o impacto maior acaba sendo para os importadores porque vendem a mercadoria em reais no Brasil, enquanto os exportadores vendem em dólares. Ferraiol conta que já teve clientes que cancelaram a importação por causa do custo de trazer a mercadoria.

Os problemas de disponibilidade e preços ocorrem principalmente no transporte marítimos de contêineres, mas já estão respingando nas cargas a granel. Na falta de navios de contêineres, muitas empresas estão fazendo acordos com clientes no exterior para vendas de volumes maiores e assim usando navios graneleiros para transportar os contêineres (alguns tipos de embarcações são adaptáveis) refrigerados, por exemplo, de acordo com Ferraiol.

O diretor-executivo da Primo afirma que o aumento no preço dos fretes foi de cerca de 100% desde o começo deste ano até agora e que uma alta dessa proporção também é sentida por quem trabalha com o mercado árabe. Ferraiol acredita que os preços vão seguir elevados até final deste ano, talvez subam ou desçam um pouco, mas vê perspectivas melhores com a promessa de chegada no mercado de novos contêineres.

O dia a dia

Entre os que trabalham com a logística das cargas impera a preocupação diária de garantir o transporte para as mercadorias dos seus clientes. “Os armadores não estão fazendo reservas mais para junho, estão liberando aos poucos para que a gente possa já ir no sistema deles e ver se tem disponibilidade para a primeira, segunda semana de julho”, relatou Baptista, da TFA Cargo, há cerca de uma semana. Para conseguir o transporte, é preciso se antecipar. “Não tem como conseguir para semana que vem, muito difícil”, afirma Ferraiol, da Primo.

Como os grandes gargalos atuais no transporte marítimo de cargas estão em navios de contêineres e o Brasil exporta aos países árabes principalmente commodities, José Augusto de Castro acredita que os problemas de frete estejam impactando menos o comércio com a região do que com as vendas a outros mercados aos quais o País fornece manufaturados. Das exportações totais brasileiras, apenas 20% é produto manufaturado. Já nas importações brasileiras, os manufaturados representam 85%, de acordo com o presidente da AEB.

Apesar das dificuldades da logística mundial, os números mostram que o Brasil vem entregando regularmente seus produtos ao mercado árabe e, inclusive, aumentando as vendas. De janeiro a maio deste ano, as exportações do Brasil aos países árabes cresceram 19% em receita e 16% em volume, segundo informações compiladas pela Câmara de Comércio Árabe Brasileira com base em dados do governo federal.

(*) Com informações da ANBA

Fonte: *Comex Do Brasil*

Data: 14/06/2021



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

POPULAÇÃO DE PERNAMBUCO É BENEFICIADA COM A LIBERAÇÃO DE NOVA ETAPA DA TRAVESSIA URBANA DE PETROLINA

Ministro Tarcísio de Freitas liberou ao tráfego o primeiro viaduto da BR-428/PE; conclusão do segundo deve ocorrer até agosto



Ministro Tarcísio libera primeira fase da travessia urbana de Petrolina

Crédito: Kléber Lima/MInfra

O Ministério da Infraestrutura deu mais um passo no plano do Governo Federal de interiorizar a logística. Nesta segunda-feira (14), em Petrolina (PE), o ministro Tarcísio Gomes de Freitas liberou ao tráfego o primeiro de dois viadutos que compõem o projeto de adequação da travessia urbana, envolvendo as BRs 428 e 407, e fiscalizou o andamento das demais etapas. A nova estrutura, no km 188,2 da BR-428/PE, que no trecho urbano

leva o nome de Avenida Sete de Setembro, vai impactar diretamente na melhoria da mobilidade do município. O outro viaduto, no km 190,4, deve ser concluído até agosto.

Com mais de 190 quilômetros de extensão, a BR-428/PE é uma importante via de ligação do interior com demais capitais do Nordeste para escoamento da produção agrícola do Vale do São Francisco, praticamente acompanhando o leito do rio, entre Petrolina e Cabrobó, onde tem início no entroncamento das BRs 116 e 316.

“É uma obra importante para eliminar gargalos, proporcionar maior fluidez de tráfego, mais segurança e, conseqüentemente, maior conforto aos usuários”, destacou Tarcísio de Freitas. “Mais um excelente trabalho realizado pelas equipes do Dnit e com importante participação da bancada federal, sempre participativa aportando emendas para melhorar a vida do cidadão.”

OBRAS – Para a construção do viaduto, com cerca de 600 metros de extensão e 7,5 metros de altura, o Dnit executou serviços de infraestrutura, mesoestrutura e superestrutura de obra de arte especial, além de instalar defensas com barreiras de concreto divisória do tipo “New Jersey”, aterro com terra armada, terraplenagem, pavimentação e sinalização.

Tarcísio de Freitas também fiscalizou o andamento das demais etapas para a conclusão da Travessia Urbana de Petrolina. O projeto também envolve a duplicação, em andamento, de mais sete quilômetros da BR-428/PE, facilitando a saída do município rumo a Recife, e a adequação de nove quilômetros da BR-407/PE (Av. Antônio Honorato Viana, acesso a Juazeiro/BA), com previsão de obras para o início de 2022.



Viaduto da travessia urbana de Petrolina é liberado ao tráfego
Crédito: Kléber Lima/Mlnfra

MAIS INFRAESTRUTURA – Em Pernambuco, em outra recente iniciativa do Ministério da Infraestrutura, o Governo Federal concedeu o aeroporto de Petrolina à iniciativa privada durante os leilões da sexta rodada, no início de abril.

O empreendimento fez parte do Bloco Central, ao lado dos aeroportos de Goiânia (GO), Palmas (TO), São Luís e Imperatriz (MA) e Teresina (PI), que teve a

Companhia de Participações em Concessões como vencedora. No total, o bloco receberá ao longo de 30 anos R\$ 1,8 bilhão em investimentos. Em 2019, o aeroporto de Recife (PE) também já havia sido concedido.

*Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 14/06/2021

COMPETITIVIDADE DO SETOR PORTUÁRIO É TEMA DE DEBATE ENTRE EMPRESÁRIOS DO SEGMENTO

Secretário-executivo e secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Mlnfra participaram de webinar promovida pela ABTP

O secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, apresentaram nesta sexta-feira (11) as ações em curso da pasta e os resultados que estão sendo alcançados com os recentes investimentos no segmento. Eles participaram de webinar Diálogo com as Associadas da ABTP, promovido pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

“Como implementar ações para aumentar a competitividade e a eficiência nos serviços prestados pelo setor portuário?” foi o tema do webinar que Sampaio e Piloni participaram. Dados como a oitava colocação do Brasil no Ranking de Infraestrutura de Transportes da América Latina e a missão do Mlnfra em tornar o país líder nessa classificação foram destacados no debate virtual. No setor portuário, o Brasil encontra-se na 16ª posição.



“As ações que buscam uma gestão mais competitiva nos portos públicos brasileiros são uma prioridade do nosso ministério. Nossa estratégia é prover uma busca permanente por estruturas portuárias adequadas, com a diminuição da burocracia na gestão dos portos, simplificação dos arrendamentos e outras medidas para desafogar os gargalos do setor”, declarou o secretário-executivo do Mlnfra.

RECORDES – O Brasil vem batendo recordes de movimentações de carga, crescendo 10,5% em relação a 2020, após aumento de 4,2% no ano passado. Entre os destaques, o aumento de 10,5% na movimentação de carga containerizada em 2021. Sobre os Terminais de Uso Privado (TUPs), desde 2019 já foram assinados 85 instrumentos contratuais que representaram R\$ 8,7 bilhões em investimentos. Sobre os arrendamentos portuários, foram realizados, desde 2019, 26 leilões, com mais de R\$ 4 bilhões em investimentos.

“O Brasil possui um amplo espaço para ampliar sua infraestrutura. E essa transformação passa pelo engajamento de empresários e usuários em um processo de análise conjunta para identificar as oportunidades que precisam ser aprimoradas”, declarou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

Além de Sampaio e Piloni, também participou do webinar o Subsecretário de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação do Mlnfra, Fernando Coelho.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 14/06/2021

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA VISTORIA AVANÇO DE OBRAS DO CONTORNO DO MESTRE ÁLVARO

Acompanhado do presidente Jair Bolsonaro, Tarcísio sobrevoou empreendimento no Espírito Santo até o acesso ao terminal portuário de Capuaba

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, fiscalizou nesta sexta-feira (11) duas importantes obras em andamento no Espírito Santo: a implantação do contorno do Mestre Álvaro, na BR-101/ES, e a construção do acesso ao terminal portuário de Capuaba, na BR-447/ES. O presidente da República, Jair Bolsonaro, também acompanhou a vistoria.

A implantação do contorno, iniciada na atual gestão do Governo Federal, é fundamental para retirar o trânsito intenso de caminhões da BR-101/ES de dentro do município de Serra, contribuindo para a redução de acidentes rodoviários e melhorando a fluidez do tráfego. Uma obra de cerca de R\$ 400 milhões para um trecho de quase 20 quilômetros com pista duplicada e canteiro central.

“Essa obra é um grande exemplo de como a aliança do Executivo pode funcionar com o Legislativo, que vem aportando recursos, ano após ano, da bancada para que essa obra se torne uma realidade. Uma obra que vai melhorar a qualidade do serviço prestado ao usuário”, destaca o ministro Tarcísio de Freitas.

Além disso, o Governo Federal também avança na execução de melhorias da própria BR-101/ES – cerca de 40% dos serviços já foram executados. Para este ano, a previsão é de que sejam entregues os viadutos de entroncamento com as vias marginais da BR-101 e outros sete viadutos em outras interseções ao longo da rodovia, além de serviços de adequação, como terraplenagem e drenagem. A conclusão do empreendimento é estimada para 2022.

CAPUABA – As equipes do DNIT também trabalham na construção do acesso ao terminal portuário de Capuaba, na BR-447/ES, com implantação, pavimentação e obras de arte especiais, como viadutos e estruturas de contenção. Até o fim de 2021, devem ser entregues os viadutos da BR-101/262 e um trecho pavimentado até o viaduto Sudoeste-Areinha.

O empreendimento, que fica na divisa dos municípios de Viana e Cariacica e vai ligar a BR-262/ES à rodovia Leste-Oeste, tem o objetivo de melhorar o escoamento de mercadorias que entram e saem

do porto de Capuaba, além de retirar o tráfego de caminhões das vias urbanas de Cariacica, Vila Velha e Viana. A conclusão está prevista para 2023.

CODESA – Ainda no Espírito Santo, o Governo Federal trabalha para a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), responsável pela administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho. Nesta semana, foram publicadas no Diário Oficial da União as regras quanto a modelagem e as condições para a desestatização, com leilão previsto para o quarto trimestre deste ano e investimentos previstos de R\$ 1 bilhão.

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 14/06/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

LIRA DIZ QUE DEFINIRÁ ATÉ O FIM DA SEMANA RELATORES DE REFORMA NA CÂMARA

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse que irá definir no fim desta semana os nomes dos deputados responsáveis pelas relatorias dos projetos de lei referentes à reforma tributária. “Vamos definir até o final desta semana os relatores da reforma tributária que irá tramitar na Câmara. Conversei com o presidente do Senado, @rpsenador, para que os relatores nas duas Casas sejam definidos simultaneamente, para começarmos juntos as análises dos projetos”, escreveu Lira no Twitter, nesta segunda-feira, 14.

E acrescentou: “Ainda no âmbito da reforma tributária, tenho reuniões esta semana com os líderes e com integrantes da equipe econômica sobre as questões relativas ao imposto de renda.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 14/06/2021

MP DA ELETROBRAS SERÁ DEBATIDA E VOTADA PELO PLENÁRIO DO SENADO, DIZ PACHECO

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), afirmou que a Medida Provisória da Eletrobras vai ser pautada e votada no plenário da Casa. Na semana passada, líderes do Senado aumentaram a reação contra a medida provisória e ameaçaram derrubar a proposta, pedindo até que o texto não fosse pautado.

A aposta do governo federal é que a MP seja aprovada no Senado até quinta-feira, 17, com alterações, com nova análise pela Câmara na semana que vem.

“Ela será debatida e será apreciada pelo Senado. Eu não posso me valer de uma estratégia, ou de imposição de uma eventual posição pessoal em relação a alguns temas ali, para deixar com que ela expire no Senado Federal”, disse Pacheco em entrevista ao site Jota.

O resultado da votação, ponderou, dependerá da maioria.

Diante da reação contrária a “jabutis” aprovados pela Câmara, o presidente do Senado defendeu a prerrogativa de o plenário debater e alterar o conteúdo.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 14/06/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

IMPORTAÇÕES DE SOJA PELA UNIÃO EUROPEIA EM 2020/21 ATINGEM EM 14,55 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ 13 DE JUNHO

Por Reuters

As importações de soja pela União Europeia na temporada de 2020/21, que começou em julho do ano passado, atingiram 14,55 milhões de toneladas, até 13 de junho, segundo dados publicados pela Comissão Europeia nesta segunda-feira.

Isso comparado com 14,71 milhões de toneladas importadas na mesma semana da última temporada, mostraram os dados.

Entretanto, a comissão indicou que a previsão para a França nas últimas informações da União Europeia foram apenas até 2 de junho.

As importações de colza na UE em 2020/21 atingiram 6,04 milhões de toneladas, comparado com os 5,86 milhões do ano passado.

Enquanto as importações de farelo de soja até agora na temporada de 2020/21 estavam em 16,05 milhões de toneladas, ante 17,42 milhões do ano anterior. Já as importações do óleo de palma eram de 5 milhões, ante 5,57 milhões do ano passado.

Desde 1º de janeiro, as informações da Comissão Europeia cobriram apenas os 27 países da UE, enquanto os dados anteriores até 31 de dezembro cobriram os 27 países da UE e o Reino Unido.

Fonte: MoneyTimes

Data: 14/06/2021

ALTA DESENFREADA DO FRETE MARÍTIMO ESTÁ CHEGANDO AO CONSUMIDOR

Por Bloomberg



Levar um contêiner de aço de 40 pés por via marítima de Xangai a Roterdã agora custa um valor recorde de US\$ 10.522 — 547% acima da média dos últimos cinco anos, de acordo com a Drewry Shipping (Imagem: Pixabay/papazacharia)

A disparada dos fretes marítimos ao redor do mundo pode atingir o bolso do consumidor antes do esperado — elevando preços desde o cafezinho comprado na ida para o trabalho até os brinquedos para presentear os filhos.

Levar um contêiner de aço de 40 pés por via marítima de Xangai a Roterdã agora custa um valor recorde de US\$ 10.522 — 547% acima da média dos últimos cinco anos, de acordo com a Drewry Shipping.

Com mais de 80% do comércio internacional transportado por navios, o aumento do frete ameaça elevar o preço de qualquer mercadoria — incluindo brinquedos, móveis, autopeças, café, açúcar e anchovas — e acentuar as preocupações dos mercados globais com a aceleração da inflação.

Uma confluência de fatores — portos saturados, maior demanda, além da escassez de contêineres, navios e trabalhadores portuários — contribui para a redução da capacidade em todas as rotas.

Surtos recentes da Covid em grandes exportadores da Ásia, como a China, agravaram o quadro. A alta de custos é mais aguda nas rotas de longa distância. Por exemplo, o transporte de carga de Xangai para Roterdã é 67% mais caro do que para a Costa Oeste dos EUA.

O frete marítimo era antes desconsiderado nas projeções de inflação por representar uma parcela ínfima da despesa total. No entanto, o aumento recente agora obriga economistas a prestar mais atenção.

Embora ainda seja visto como um insumo relativamente modesto, o HSBC Holdings estima que um aumento de 205% no custo do envio de contêineres no ano passado pode aumentar os preços ao produtor na Zona do Euro em até 2%.



O frete marítimo era antes desconsiderado nas projeções de inflação por representar uma parcela ínfima da despesa total (Imagem: Pixabay/Elchinator)

No varejo, os lojistas se deparam com três opções: cessar o comércio internacional, aumentar preços ou absorver o custo para repasse mais tarde.

Tudo isso efetivamente significa encarecimento dos produtos, explicou Jordi Espin, gestor de relações estratégicas do Conselho de Transportadores Europeus, associação com sede em Bruxelas que representa cerca de 100.000 varejistas, atacadistas e fábricas.

“Esses custos já estão sendo repassados aos consumidores”, ele disse.

Os preços pagos pelo consumidor final também estão subindo de outras maneiras. Por exemplo, a Europa praticamente deixou de importar anchovas do Peru porque a elevação do custo de frete deixou o alimento menos competitivo do que a versão que está disponível localmente, afirmou Espin. E os produtores europeus de azeitonas não conseguem mais exportar para os EUA, acrescentou.

Enquanto isso, gargalos no transporte marítimo e o aumento dos fretes prejudicam a circulação de café arábica, o preferido pela Starbucks, e de café robusta, usado para fazer café instantâneo e que geralmente vem da Ásia.

Poucos especialistas esperam recuo dos custos de transporte de contêineres no curto prazo. Lars Jensen, CEO da consultoria Vespucci Maritime em Copenhague, disse durante um webinar da Flexport na semana passada que há “zero folga no sistema”.

Fonte: MoneyTimes

Data: 14/06/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO PREPARA MP PARA TER MAIS CONTROLE SOBRE OS RESERVATÓRIOS HIDRELÉTRICOS

Por epbr - 14 de junho de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Quem faz*Editada por Gustavo Gaudarde*
gustavo.gaudarde@epbr.com.br

em jogo

Medida provisória pode dar mais poder ao governo para controlar o regime hídrico das grandes hidrelétricas, diante dos riscos ao suprimento de energia. Teor da MP, ainda tratada internamente no governo, foi revelado pelo Estadão no sábado (12/6).

— Os documentos falam na criação de um “programa de racionalização compulsória do consumo de energia elétrica” e na contratação emergencial de termelétricas, diz a reportagem.

— Prevêem também a formação de um grupo coordenado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e a criação da Câmara de Regras Operacionais Excepcionais para Usinas Hidrelétricas (CARE).

— A Casa Civil faria parte do comitê, junto com outros ministérios, órgãos ambientais e do setor elétrico.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, tem reunião marcada com Jair Bolsonaro nesta segunda (14/6), segundo a agenda oficial.

— Em resposta, o MME afirmou que “as instituições do setor energético continuam trabalhando, incessantemente, para o provimento da segurança energética” e voltou a atribuir a crise energética à “pior hidrologia de toda a série histórica de 91 anos”.

— O ministério vem afirmando que não há risco de racionamento ou apagões e que as medidas em curso visam a amenizar os impactos da crise nos preços, além de preparar o sistema elétrico para o fim do período seco, no 4º trimestre...

—...Quando a volta das chuvas coincide com o crescimento da demanda por energia. A preocupação, contudo, vai além de 2021, já que a estiagem deve se estender até o ano que vem.

“Considerando que a questão hidrológica afeta outros usos dos recursos hídricos, assim como o meio ambiente, essas medidas, em especial aquelas que visam à melhor gestão dos recursos hídricos, têm sido também discutidas na Sala de Situação do Governo Federal com os diversos órgãos da administração pública. Isso é importante para que haja sinergia, tempestividade e segurança jurídica nas respostas”, diz o MME.

Governo reduz vazão de usinas na Bacia do Paraná, em mais uma medida para poupar água em sistemas vitais para geração de energia. Portaria do MME publicada na noite de sexta (11/6) determina a realização de testes de redução de vazão a partir deste mês.

Combustíveis e preços. O dólar subiu 1,73% na semana, após desvalorizações consecutivas que levaram a cotação da moeda americana para próximo de 5 reais.

— Investidores aguardam as sinalizações dos bancos centrais nos próximos dias, incluindo o Fed americano, sobre o comportamento das políticas monetárias à pressão inflacionária. UOL

— A recuperação do dólar não impediu que os preços do óleo continuassem a subir. O Brent avançou 1,68% na semana passada, encerrando a sexta próximo de US\$ 72,70, após superar os US\$ 73 por barril no intraday.

As altas antecederam o corte no preço da gasolina, anunciado pela Petrobras na sexta (11/6).

— Após manter os valores dos combustíveis inalterados por 40 dias, a companhia decidiu reduzir a gasolina entregue às distribuidoras para R\$ 2,53 por litro, um corte de cinco centavos, 1,9%.

Para o GLP, direção oposta. A Petrobras subiu seu preço para R\$ 3,40 por quilo, aumento médio de R\$ 0,19 por kg (+ 5,9%).



— “Nossos preços seguem buscando o equilíbrio com o mercado internacional e acompanham as variações do valor dos produtos e da taxa de câmbio, para cima e para baixo”, disse a Petrobras, em nota.

“Apesar dos fatores positivos, o risco atrelado à possibilidade de interferência do governo nos preços de diesel e gasolina continua”, escreveu o analista Frank McGann, do Bank of America.

— Esse é o risco. No macro, a alta dos preços do petróleo melhora as perspectivas para a empresa, que teve o preço-alvo das ações elevado de R\$ 30 para R\$ 34,25. MegaWhat

— Analistas ouvidos pelo Valor também demonstraram receio em relação à política de preços em curso na Petrobras, após a mudança no comando da estatal, que entra no segundo mês de gestão de Silva e Luna.

Os preços dos combustíveis foram um dos principais vilões da inflação em maio, quando o IPCA superou os 8% em 12 meses e atingiu o maior patamar para o período em mais de duas décadas.

— Nos postos, o preço médio do óleo diesel fechou a semana estável em relação à anterior, enquanto os valores de etanol e gasolina tiveram alta, mostrou pesquisa da ANP na sexta (11/6).

— De acordo com o levantamento, o preço médio do diesel nas bombas atingiu 4,492 reais por litro, após ter encerrado a semana anterior cotado a 4,49 reais.

— A gasolina subiu 0,35%, atingindo média de 5,676 reais por litro – a oitava semana consecutiva de alta no preço do combustível, segundo a ANP. Já o etanol teve variação positiva de 1,2% na semana, para 4,388 reais o litro.

A indenização da Petrobras pelos investimentos em Búzios foi calculada em US\$ 2,94 bilhões, que serão pagos pelas sócias CNOOC e CNODC, que detêm 5%, cada uma, do contrato de partilha do campo.

— Quando Búzios foi licitado, em 2019, a regra previa o cálculo da participação após individualização das parcelas entre os contratos originais da cessão onerosa (100% Petrobras) e novo, da partilha dos excedentes.

— Cada sócia terá direito a 3,7% dos volumes recuperáveis de Búzios, estimados em 11 bilhões de barris de petróleo e gás natural (boe).

— A Petrobras ainda anunciou na sexta (11/6) que fechou contrato de US\$ 2,3 bilhões com o consórcio Saipem e DSME para o fornecimento da P-79, oitava unidade que será instalada em Búzios. O FPSO tem previsão de entrega para 2025.

A Petrobras deu início ao processo de venda de sua fatia remanescente na BR Distribuidora, segundo a Folha de S. Paulo. A expectativa é tentar oferecer as ações, que correspondem a 37,5% do capital da companhia, ainda este mês.

— A petroleira enviou carta à BR na sexta (11/6) solicitando cooperação para implementar a oferta pública secundária (follow on) para a venda de sua participação na companhia.

— Pela cotação de sexta (11/6), a operação renderia cerca de R\$ 11 bilhões à estatal.

— A BR já foi alvo de duas operações em bolsa. Na primeira, em 2018, a Petrobras levantou R\$ 5 bilhões ao vender 28,75% do capital da subsidiária. Na segunda, em 2019, foram vendidas 33,75% das ações, por R\$ 8,6 bilhões.

Hidrogênio no Ceará. Nos próximos dias, a mineradora australiana Fortescue deverá assinar um memorando de entendimento com o governo do Ceará para construção de uma planta de hidrogênio verde no estado.

— O novo projeto, junto ao anunciado em março pela também australiana Enegix Energy, somará mais de US\$ 10 bilhões de investimentos previstos no hub de hidrogênio verde do Porto do Pecém, para o qual o governo do estado e empresas de energia tentam atrair investimentos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/06/2021

LIBERAÇÃO DE VEÍCULOS LEVES A DIESEL VOLTA À PAUTA DA CÂMARA

Por Nayara Machado - 14 de junho de 2021 - Em Combustíveis, Congresso, Política energética

A Comissão de Minas e Energia (CME) da Câmara dos Deputados vai realizar uma audiência para discutir a liberação da comercialização de veículos leves movidos a óleo diesel, a pedido do deputado Paulo Ganime (NOVO/RJ).

O uso de motores a diesel em veículos de pequeno porte é proibido no Brasil desde 1976.

Segundo requerimento, a lei de 1976 restringiu o uso de diesel por conta da crise internacional do petróleo e a importação de combustíveis, que impactavam significativamente a balança comercial brasileira.

Tal situação não se justificaria nos dias de hoje – apesar de o Brasil ainda ser dependente da importação de diesel.

Segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a dependência externa por óleo diesel foi de 26% em 2019, período anterior à pandemia, quando foi feita a importação líquida de mais de 1,1 bilhão de litros.

Em 2020, a dependência caiu para 16%, mas o mercado sofreu distorções em razão da covid-19.

Discussão é antiga

Outros momentos em que a liberação do diesel entrou em pauta

- 2011: deputado federal Áureo Ribeiro (PRTB/RJ) – atualmente, Solidariedade – apresenta o PL 1013/2011 sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos utilitários movidos a óleo diesel.
- 2013: três grandes fornecedores de componentes para motores diesel – Bosch, Borg Warner e Delphi – se unem em uma Aliança Pró-Veículos Diesel, a Aprove Diesel. A entidade promoveu uma campanha para revogar a proibição da venda de carros movidos a diesel no país.
- 2015: A Anfavea (associação que representa as principais montadoras de veículos no Brasil) se posicionou contra o projeto. Em uma audiência na Câmara, o então presidente da Anfavea, Luiz Moan defendeu o etanol como alternativa com menor emissão de CO2 para os veículos leves.
- “Na Europa se usa o diesel principalmente para evitar a emissão do dióxido de carbono, mas aqui, no Brasil, já temos o etanol, que além de ser renovável, emite muito menos CO2 que o óleo diesel. Outra questão é a da disponibilidade do diesel. Na matriz energética do Brasil, hoje não tem”, disse na época. (BiodieselBR)
- 2019: Câmara retoma a discussão com um PL do deputado Aguinaldo Ribeiro (PP/PB), desta vez para uso de biodiesel puro (B100) em veículos de passeio e de carga de pequeno porte.

Diesel x gasolina

Uma das justificativas de Ganime para comercialização de veículos a diesel é que eles podem ser menos poluentes do que os movidos a gasolina.



“A eficiência dos motores diesel chega a ser 30% maior do que o motor equivalente movido à gasolina, ou até 60% a mais do que o etanol. A energia do combustível no ciclo Diesel é melhor aproveitada do que no ciclo Otto (gasolina e etanol)”, afirma a justificativa do deputado.

O diesel é mais poluente que a gasolina.

Segundo dados do Ministério de Minas e Energia (MME), a queima de diesel de petróleo emite 2,98 toneladas de CO₂ por tonelada equivalente de petróleo (tCO₂/tep), enquanto o coeficiente de emissão da gasolina automotiva é de 2,79 tCO₂/tep.

Contudo, a vantagem se daria pelo maior o maior rendimento dos motores a diesel.

O impacto ambiental dos combustíveis depende também da emissão de poluentes, como NO_x (óxidos de nitrogênio), monóxido de carbono (CO) e NMHC (hidrocarbonetos não metano).

E, portanto, da qualidade dos motores e dos sistemas de filtragem dos veículos.

Paulo Ganime cita a mistura obrigatória de biodiesel no diesel para atestar a sustentabilidade da proposta.

Vale lembrar que o governo reduziu o percentual do combustível renovável pelo período de maio a agosto deste ano, para tentar evitar efeitos inflacionários no diesel, diante de uma crise de preços dos combustíveis.

Fim dos veículos a combustão

Em diversos países, governos lançam políticas para acabar com a produção de veículos a diesel e gasolina, enquanto fabricantes de veículos anunciam planos para abandonar a tecnologia a combustão e migrar para a eletromobilidade.

A lista inclui Renault, General Motors, Nissan, Volvo, Volkswagen, Honda, Audi, Ford e BMW.

Algumas políticas para acabar com o uso de fósseis tramitam no Congresso Nacional.

O PL 3368/20 do deputado Jose Mario Schreiner (DEM/GO) determina que, a partir de 2030, os automóveis e utilitários leves fabricados no Brasil ou importados usarão exclusivamente biocombustível. A migração para o novo padrão será gradual.

Pela proposta que tramita na Câmara, em 2030 a regra valerá para todos os veículos com motor 1.6 a 1.8 cilindradas. Depois, será a vez dos carros 1.4 a 1.6 (em 2033) e 1.4 para baixo (em 2035).

Para garantir o abastecimento do mercado interno de biocombustíveis, o projeto obriga o governo federal e os estaduais a desenvolverem programas de incentivo e financiamentos para produção de etanol e outras fontes de energias renováveis, segundo informações da Agência Câmara

Já o PL 3174/20 propõe uma política de incentivo aos veículos elétricos, baseada em corte de imposto e troca da frota do governo federal. O texto, que tramita na Câmara dos Deputados, prevê também a criação de linhas de crédito prioritárias para a produção de veículos elétricos no País.

Conforme a proposta, do deputado Marreca Filho (Patriota/MA), os veículos elétricos passarão a contar com isenção total de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Os híbridos (com propulsão elétrica e convencional) terão redução de 50% do tributo (Agência Câmara)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/06/2021

CEARÁ PREVÊ US\$ 10 BI DE INVESTIMENTOS EM HIDROGÊNIO VERDE NO PECÉM

Por Gabriel Chiappini - 11 de junho de 2021 - Em Combustíveis, Eólica, Transição energética

Nos próximos dias, a mineradora australiana Fortescue deverá assinar um memorando de entendimento com o governo do Ceará para construção de um planta de hidrogênio verde no estado.

O novo projeto, junto ao anunciado em março pela também australiana Eneqix Energy, somará mais de US\$ 10 bilhões de investimentos previstos no hub de hidrogênio verde do Porto do Pecém, segundo informações do secretário do Desenvolvimento Econômico do Ceará, Maia Júnior.

A partir dos memorandos, as empresas passam a analisar a viabilidade dos projetos.

O governo do Ceará busca parcerias para o desenvolvimento de uma cadeia de valor para o hidrogênio verde, se antecipando ao lançamento do Programa Nacional do Hidrogênio, cujas diretrizes estão em fase de definição pelo governo federal.

A elaboração do programa foi aprovada em abril pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). Coordenada pelo Ministério de Minas e Energia (MME), a proposta de ser publicada no fim de junho.

Empresas de energia buscam investidores

No mês passado, o governador cearense, Camilo Santana (PT), recebeu uma comitiva da companhia liderada pelo presidente da Fortescue para a América Latina, Agustin Pichot, para discutir detalhes dos investimentos.

“Nós temos aqui várias empresa na área de energia renovável, essas empresas também são parceiras nossas. Na busca de um mercado para energias renováveis, elas também nos ajudam a identificar quem seriam os possíveis investidores na produção de hidrogênio verde”, explicou a secretária da Indústria, Roseane Medeiros, à epbr.

Empresas de energia renovável atuantes no Ceará estão fazendo a ponte entre investidores interessados no hub e o governo.

No caso da Fortescue, o CEO da Omega Desenvolvimento, Rogério Zampronha, foi um dos articuladores.

A empresa de energia renovável possui três projetos eólicos onshore no Ceará, com capacidade somada de 3,5 GW, e será responsável por fornecer energia para a produção de hidrogênio da mineradora.

Cadeia de valor da energia renovável

Roseana afirma que a demanda por energia renovável para viabilização de projetos de hidrogênio é gigante e que a capacidade necessária ainda não está disponível.

“Essa energia ainda não existe. Esse ambiente vai se estruturar para que as coisas aconteçam simultaneamente”, observa.

Além dos projetos solares e de eólicas onshore já em operação, há 5.000 MW em parques eólicos offshore sendo licenciados no Ibama, quase o dobro da capacidade em operação (2.394 MW) e outorgada (238 MW) em terra.

São projetos da Neoenergia (Jangada), BI Energia (Camocim e Caucaia) e Eólicas do Brasil (Asa Branca).

Caucaia (576 MW) foi o parque com o licenciamento mais adiantado, mas o Ibama entendeu que faltaram alguns estudos para emissão da licença. Com Camocim (1.200 MW) e os projetos da Eólicas do Brasil (400 MW) e Neoenergia (3.000 MW).

A geração de energia eólica offshore é apontada como uma solução para entregar a grande quantidade de energia necessária para a eletrólise nas plantas de hidrogênio.

Migrar os parques para o mar tem a ver com escala, a busca por ventos mais fortes e menor intermitência.

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

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

Hidrogênio e amônia verde no mercado doméstico

Em reunião com Camilo Santana, a Fortescue também anunciou que pretende implantar no Pecém uma usina para a produção de amônia verde com capacidade de 1,7 milhão de toneladas/ano.

A mineradora tem outras iniciativas neste sentido, como o estudo para construção de uma planta de amônia verde na ilha da Tasmânia, na Austrália, voltada ao suprimento do mercado do Japão.

Em março, a Fortescue assinou um memorando do tipo com o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, também voltado ao desenvolvimento de uma unidade de produção de hidrogênio verde.

Ainda que parte da estratégia de negócios da empresa no Brasil, assim como da Enegix, seja a produção de hidrogênio e amônia verde para exportação, Roseane Medeiros observa que a necessidade de escala desses projetos prescinde de uma cadeia de negócios no país, com a ajuda de políticas públicas que estimulem o consumo doméstico.

No caso da amônia verde, por exemplo, ela destaca que vem articulando com agentes da agronegócio.

“Temos conversado com empresas produtoras de fertilizante”, diz.

“Outra coisa que se tem pensado é na mobilidade. Como fazer essa ponte com prefeituras, ainda que de forma piloto, para essa transformação no combustível dos transportes,” conta a secretária.

No radar, como potenciais indústrias consumidoras do Ceará, também estão a Companhia Siderúrgica e a fábrica da Votorantim Cimentos, ambas no Porto do Pecém.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/06/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PARA EVITAR RACIONAMENTO, GOVERNO PREPARA MP QUE TIRA PODERES DE AGÊNCIA REGULADORA E IBAMA

Texto dá mais autoridade ao Ministério de Minas e Energia na gestão dos reservatórios de usinas hidrelétricas

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — Em mais uma ação para evitar um racionamento de energia elétrica no segundo semestre deste ano, o governo prepara uma medida provisória (MP) que tira poderes da Agência Nacional de Águas (ANA) e do Ibama na gestão dos reservatórios de usinas hidrelétricas, num momento em que os níveis das principais barragens do sistema estão em mínimos históricos.

A MP também daria mais poder ao Ministério de Minas e Energia (MME) sobre concessionárias do setor elétrico e de petróleo e gás para adoção de medidas com vistas a garantir o abastecimento este ano. O governo pretende ainda ampliar os incentivos financeiros para que grandes consumidores de energia, especialmente a indústria, reduzam o consumo nos horários de pico.



A usina hidrelétrica de Marimbondo está operando abaixo da capacidade por causa do período da estiagem. Localizada na divisa dos Estados de São Paulo e Minas Gerais, a produção de energia foi reduzida Foto: Ferdinando Ramos / Agência O Globo

O objetivo da MP é dar ao MME maior poder para colocar em prática rapidamente ações para poupar água dos reservatórios e permitir atravessar o período seco, que vai até novembro, sem apagões.

A MP cria a chamada Câmara de Regras Operacionais Excepcionais para Usinas Hidrelétricas (Care). Essa Câmara terá o poder de estabelecer, excepcionalmente, limites de uso, armazenamento e vazão das usinas hidrelétricas, com o propósito de otimizar a utilização dos recursos hídricos disponíveis para enfrentar a atual situação de escassez hídrica.

Presidida pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, a Câmara também vai reunir os ministros da Casa Civil, do Desenvolvimento Regional, do Meio Ambiente e da Infraestrutura, a Advocacia-Geral da União e dirigentes máximos da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), da ANA, do Ibama, do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e da Empresa de Pesquisa Energética.

A MP oficializa e dá poder de decisão à “sala de situação” criada no mês passado para acompanhar a crise, conforme antecipou O GLOBO.

Uma das medidas mais importantes para a gestão dos recursos hídricos, na visão do MME, é a redução das vazões das hidrelétricas. Hoje, uma usina tem que liberar uma quantidade determinada de água com o objetivo de manter, por exemplo, atividades de irrigação, navegação e lazer. Com isso, sai mais água do que entra no reservatório.

Compensação de perdas

Ao reduzir a vazão, o governo pode guardar água no reservatório e poupar esse recurso para os momentos críticos. Atualmente, essas decisões passam pela ANA e pelo Ibama. No setor elétrico, uma crítica que tem sido feita é quanto à demora com que essas decisões são tomadas.

Roberto Rodrigues: 'Se a seca for até setembro, governo terá que tomar medidas difíceis'

Com a MP, a Câmara poderá alterar vazões de reservatórios de usinas hidrelétricas, entre outras medidas para facilitar a gestão das barragens. Para minimizar a insatisfação de outros setores, a MP em discussão no governo permite compensar financeiramente outros atores, como donos de hotéis às margens de reservatórios, pescadores e usuários de irrigantes.

Os recursos para esse fim poderão acabar se tornando mais um encargo do setor elétrico, a depender do montante disponibilizado.

Na última sexta-feira, uma portaria do MME reduziu a vazão nas usinas hidrelétricas de Jupuí e Porto Primavera, na bacia do Paraná.

Ao GLOBO, o ministro Bento Albuquerque explicou que a MP não tratará de racionamento e reforçou que o governo está negociando a redução de consumo com grandes empresas:

— Não haverá absolutamente nada sobre qualquer programa de racionalização de consumo. O que estamos fazendo é um programa voluntário com grandes consumidores, indústria, pelo lado da demanda do consumo para os horários de maior carga do sistema.

Como O GLOBO informou, o governo negocia com grandes consumidores um programa para incentivar grandes consumidores a reduzir o consumo de energia elétrica nos momentos de pico de demanda.

Hoje, nos momentos de pico da demanda, o ONS coloca em operação um conjunto de termelétricas caras e poluentes, além de exigir mais de hidrelétricas. Com o programa para reduzir o consumo, nos momentos de pico, o ONS pode solicitar que o consumidor industrial reduza sua demanda. Ele é compensado financeiramente por meio da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).

O governo também está finalizando um leilão para reforçar o parque gerador e contratar usinas termelétricas a biomassa que hoje estão fora do sistema. Além disso, já permitiu acionar usinas sem contrato até o fim do ano.

Em nota divulgada neste sábado, o MME disse que a adoção de medidas tempestivas e coordenadas pelo governo federal vai permitir ao país passar pelo período seco este ano sem a necessidade de um programa de racionamento de energia elétrica.

"Com a atuação tempestiva de todos os envolvidos e considerando o quanto o setor elétrico brasileiro evoluiu, é que o governo federal, inclusive em coordenação com os entes federativos, vem explorando todas as medidas ao seu alcance que nos permitirão passar o período seco de 2021 sem impor aos brasileiros um programa de racionamento de energia elétrica", diz a nota.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2021

TCU CRIA COMISSÃO “LINHA DURÍSSIMA” PARA INVESTIGAR AUDITOR RESPONSÁVEL POR RELATÓRIO QUE QUESTIONA MORTES POR COVID

Por Bela Megale

O Tribunal de Contas da União (TCU) constituiu na última sexta-feira a comissão que vai apurar se o auditor Alexandre Figueiredo Costa Silva Marques cometeu irregularidades. Ele está afastado desde a semana passada, depois de ser apontado como o autor de um documento da corte de contas que questionou o número de mortos vítimas da Covid-19. A análise feita por Marques embasou declarações de Bolsonaro colocando dúvida a quantidade de mortos.

Ministros do TCU afirmam que a comissão é “linha duríssima” e que fará uma ampla investigação sobre as irregularidades que Marques pode ter cometido ao elaborar o documento. O grupo instituído pela presidente do TCU, Ana Arraes, é formado pelos auditores Márcio André Santos de Albuquerque, que presidirá a comissão, Frederico Julio Goepfert Junior e Pedro Ricardo Apolinario de Oliveira.

A expectativa é que a comissão seja muito rigorosa na apuração dos fatos, já que auditores viram a atuação do colega como uma “traição” e “deslealdade institucional”. Os três auditores terão 60 dias para concluir as investigações.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2021

AUXÍLIO EMERGENCIAL: GUEDES CONFIRMA QUE BENEFÍCIO SERÁ PRORROGADO POR TRÊS MESES

Decisão ainda precisa ser referendada por Bolsonaro, afirma o ministro; pagamento de nova rodada vai de agosto a outubro

Por Manoel Ventura e Geralda Doca



BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, confirmou ao GLOBO que a renovação do auxílio emergencial deve chegar a três meses, embora essa decisão ainda precise ser confirmada pelo ministro da Cidadania, João Roma, e pelo presidente Jair Bolsonaro.

A ideia, explicou, é que o auxílio seja encerrado com toda população adulta vacinada. Esse cenário, de acordo com o Ministério da Saúde, poderia ser alcançado em outubro, disse Guedes.

Inicialmente, o auxílio estava previsto para durar quatro meses, até julho. O benefício atende 39,1 milhões de pessoas. Os valores — de R\$ 175, R\$ 250 e R\$ 350 — não vão mudar.

Para prorrogar o auxílio, o governo deve editar um crédito extra de cerca de R\$ 20 bilhões. Esse valor vai se somar a cerca de R\$ 7 bilhões disponíveis dos R\$ 44 bilhões já destinados ao programa. Cada parcela tem um custo de cerca de R\$ 9 bilhões por mês.

Nos últimos dias, governadores e prefeitos têm antecipado os seus calendários de vacinação. De acordo com o consórcio de veículos de imprensa, mais de 54,6 milhões de pessoas tomaram a primeira dose de vacinas contra a Covid no Brasil, o que corresponde a 25,79% da população.

Já a segunda dose foi aplicada em 23.659.355, o que dá 11,17% da população.

O governo também corre para lançar um novo Bolsa Família, com um valor médio superior aos atuais R\$ 192 e atendendo mais de 14 milhões de famílias. A área política do governo não quer um vácuo entre o fim do pagamento do auxílio e o novo Bolsa Família, que deve ter o novo alterado.

Novo calendário

Mesmo antes do governo publicar a MP prorrogando o auxílio, a Caixa Econômica Federal já trabalha com o novo calendário. O objetivo é que os pagamentos continuem em agosto, para nascidos em janeiro. O cronograma deverá se estender até novembro, considerando o crédito em conta poupança e saque dos recursos.

Para os beneficiários do Bolsa Família, o calendário será mantido. Neste caso, o pagamento é feito nos últimos 10 dias úteis de cada mês.

A Caixa também anuncia nessa terça-feira a antecipação do pagamento da terceira parcela da etapa que está em vigor. O crédito deverá se concentrar neste mês e não mais adentrar em julho como estava previsto inicialmente. A autorização do saque também deverá ser antecipada.

O banco trabalha para antecipar o pagamento da última parcela, que está programada para iniciar em 23 de julho até 10 de setembro. A medida depende dos trabalhos da Dataprev, que faz a análise mensal sobre a elegibilidade dos beneficiários ao auxílio.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2021

LEVANTAMENTO MOSTRA QUE EMPRESAS BRASILEIRAS JÁ CAPTARAM QUASE R\$ 70 BILHÕES EM AÇÕES ESTE ANO, SALTO DE 83%

Com caixa reforçado, companhias vão às compras: fusões e aquisições quadruplicam este ano, para US\$ 34,7 bilhões, segundo dados da Bloomberg

Por Bloomberg

SÃO PAULO — As fusões e aquisições de empresas brasileiras alcançaram US\$ 34,7 bilhões em negócios este ano até agora, segundo dados compilados pela Bloomberg. É quase quatro vezes o volume de operações em 2020. Ao mesmo tempo, as emissões de ações por empresas brasileiras saltaram 83%, para R\$ 69,6 bilhões (US\$ 13,6 bilhões).

A busca de investidores por aplicações mais rentáveis em meio aos juros baixos renovou o interesse por ações negociadas em Bolsa. Capitalizadas, as empresas vão às compras de rivais que viram sua receita afetada pela pandemia persistente no país.

— Muitas empresas estão com o caixa cheio depois de ofertas de ações e estão aproveitando a oportunidade para fazer movimentos de consolidação - explica Alexandre Bertoldi, sócio do escritório Pinheiro Neto Advogados.

O Pinheiro Neto é o segundo no ranking de assessores jurídicos em fusões e aquisições no Brasil e trabalhou junto com a Hapvida na sua fusão de US\$ 10,6 bilhões com a Notre Dame Intermédica, a maior transação deste ano.

Quero ser 'tech': Empresas brasileiras fazem fila para ingressar na Nasdaq

A Intermédica, que levantou R\$ 16,9 bilhões em cinco ofertas públicas de ações desde 2018, de acordo com dados compilados pela Bloomberg, anunciou que concordou em comprar por R\$ 1 bilhão um concorrente menor, o Centro Clínico Gaúcho, um provedor de planos de assistência médica e odontológica.

A Hapvida levantou cerca de R\$ 8,5 bilhões em três ofertas de ações no mesmo período.

A provedora de serviços de educação Afya, que abriu o capital na Nasdaq em 2019 e fez uma oferta de ações posterior, levantou US\$ 642 milhões nas duas transações.

A Afya anunciou em maio a compra faculdade Unigranrio por um valor de R\$ 700 milhões. Ela adquiriu outras quatro empresas este ano, incluindo uma de tecnologia de saúde e uma rede de drogarias.

— O mercado de ações em expansão está alimentando diversos negócios de fusões e aquisições e estamos trabalhando muito - afirma João Ricardo de Azevedo Ribeiro, sócio sênior do Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, que ficou em primeiro lugar entre os assessores jurídicos em fusões e aquisições.

Outras empresas brasileiras estão tentando vender unidades para investidores estrangeiros.

A Stepan, sediada em Northfield, Illinois, nos Estados Unidos, e o fundo de private equity Advent International estão entre as companhias negociando para comprar a unidade química do conglomerado brasileiro Ultrapar Participações, a Oxiteno, em um negócio que pessoas a par do assunto disseram que poderia ser avaliado em cerca de US\$ 1 bilhão.

No entanto, esse tipo de negociação é hoje uma exceção.

— As transações 'cross-border' têm sido raras, pois os investidores internacionais não são os principais compradores - disse Marcos Gonçalves, chefe de fusões e aquisições da XP.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2021

ATIVIDADE ECONÔMICA AVANÇA 0,44% EM ABRIL E VOLTA AO PATAMAR PRÉ-COVID, MOSTRA PRÉVIA DO PIB

Índice IBC-Br, do Banco Central, está agora 0,2% acima do nível de fevereiro de 2020
Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — Depois de registrar um crescimento acima das expectativas no primeiro trimestre deste ano, a atividade econômica continuou em alta em abril. De acordo com o Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br) divulgado nesta segunda-feira, a economia expandiu 0,44% no mês ante março.

O resultado ficou abaixo das estimativas do mercado - na média, os analistas previam uma alta de 1,3%. Mas, com o ligeiro avanço em abril, a atividade econômica está agora 0,2% acima do patamar de fevereiro de 2020, ou seja, de antes da pandemia da Covid-19, estima Alberto Ramos, economista do Goldman Sachs.

O IBC-Br porém, ainda está 6% abaixo do seu pico histórico, que foi em dezembro de 2013.

O índice de abril refletiu as altas de 1,8% no varejo e 0,7% nos serviços, estimuladas pela flexibilização do isolamento e pelo pagamento do auxílio emergencial. Esse movimento foi suficiente para compensar a queda de 1,3% na produção industrial.

Luana Miranda, economista da GAP Asset, ressaltou que, apesar do resultado ter vindo abaixo das expectativas para o mês, a projeção para o segundo trimestre é de um crescimento maior do que nos primeiros três meses do ano.

— Tenho acompanhado bastante os indicadores de maio e junho e nada aponta para desaceleração. A gente tem visto resultados bem melhores no segundo trimestre — disse a economista.

André Muller, economista-chefe da AZ Quest, concorda com a análise e pontua que o resultado de abril aumentou as chances de um PIB positivo no segundo trimestre.

— Como maio e junho provavelmente foram meses melhores, com melhora no comércio e setor de serviços, que depende de maior contato social, acho que cresce a chance de que o desempenho no segundo trimestre do ano também seja positivo — analisou.

Projeção de crescimento no ano

As expectativas de crescimento para o ano vêm melhorando ao longo das semanas, principalmente depois que o IBGE divulgou a alta de 1,2% no PIB no primeiro trimestre.

De acordo com o relatório Focus, que reúne as expectativas de mercado, o país deve crescer 4,85% em 2021. Há um mês, a alta esperada era de 3,45%.

Até abril, o IBC-Br aponta uma alta de 4,77% na atividade econômica na comparação com o mesmo período de 2020. Em janeiro, a alta foi de 0,61%, seguida de crescimento de 1,65% em fevereiro, queda de 1,61% em março e nova alta de 0,44% em abril.

A projeção da GAP Asset para o ano é de crescimento de 5% com viés altista, mas Luana Miranda destaca que o principal risco está no suprimento de energia.

— A indústria pode ser o setor a sofrer mais se houver alguma questão de restrição de energia. A gente sabe que nesse cenário, o PIB sofre muito.

O IBC-Br é considerado uma espécie de prévia do PIB por calcular o índice de atividade econômica, mas usa metodologia diferente do IBGE, responsável pelo número oficial.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2021

ACORDO SOBRE IMPOSTO MÍNIMO GLOBAL PODE GARANTIR R\$ 5 BI AO BRASIL. VEJA O IMPACTO PARA CADA PAÍS

Levantamento é do Observatório de Tributação da UE e considera taxa de 15%. Os valores, porém, são modestos. No caso do Brasil, corresponderia a 4% da arrecadação de março

O Globo



O presidente americano Joe Biden e o premier britânico Boris Johnson entre outros líderes no encontro do G-7, na Inglaterra Foto: LEON NEAL / AFP

RIO - No fim de semana, os líderes dos países do G-7 apoiaram a taxa mínima global de 15% para as multinacionais (em especial big techs como Google, Facebook, Apple e Amazon) aprovada pelos ministros de Finanças do bloco na reunião preparatória.

Se essa taxa fosse aplicada neste ano, muitos países poderiam aumentar a arrecadação,

inclusive o Brasil, que receberia cerca de € 900 milhões, ou R\$ 5,57 bilhões ao longo de todo o ano de 2021, de acordo com estudo feito pelo Observatório de Tributação da União Europeia.

Os valores, porém, são considerados modestos quando comparados com a arrecadação com impostos nesses países. No caso do Brasil, representa 4% dos R\$ 137,9 bilhões arrecadados pela União em março. Por isso, o observatório defende uma taxa mínima de 25%.

O acordo alcançado pelo G-7 tem dois pilares e só foi alcançado porque EUA e Europa, que estavam em lados opostos nesta questão, fizeram concessões. O primeiro pilar é a taxa de 15% sobre as multinacionais, proposta originalmente pela secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen.

O segundo pilar é que as empresas serão taxadas também nos países onde vendem produtos e serviços, e não apenas nos países de origem ou onde instalaram suas sedes.

Essa parte do acordo é uma demanda europeia e mira especialmente as gigantes de tecnologia americanas, que cresceram demais na pandemia e não pagam ou pagam pouco imposto onde comercializam seus produtos.

Ranking de arrecadação

O levantamento do Observatório de Tributação da União Europeia considera quatro cenários de arrecadação com diferentes alíquotas mínimas. Veja abaixo as projeções para a alíquota de 15%, se ela fosse adotada neste ano:

- **EUA - € 40,7 bilhões (R\$ 252 bilhões)**
- **Canadá - € 16 bilhões (R\$ 99 bilhões)**
- **Alemanha - € 5,7 bilhões (R\$ 35 bilhões)**
- **França - € 4,3 bilhões (R\$ 26 bilhões)**
- **Espanha - € 700 milhões (R\$ 4,3 bilhões)**
- **Portugal - € 100 milhões (R\$ 619 milhões)**
- **Brasil - € 900 milhões (R\$ 5,57 bilhões)**
- **Chile - € 200 milhões (R\$ 1,2 bilhão)**
- **México - € 500 milhões (R\$ 3 bilhões)**
- **China - € 4,5 bilhões (R\$ 27,8 bilhões)**
- **Índia - € 500 milhões (R\$ 3 bilhões)**
- **África do Sul - € 600 milhões (R\$ 3,7 bilhões)**

Pelo acordo, as alíquotas corporativas domésticas continuariam sendo definidas localmente por cada governo. No caso de multinacionais, se a empresa for tributada por uma alíquota inferior no país onde o lucro foi apurado (um paraíso fiscal onde abriu sua sede ou instalou uma subsidiária, por exemplo), o país de origem poderá cobrar a diferença para alcançar a alíquota mínima.

Isso inibiria a migração das empresas para paraísos fiscais, com objetivo de pagar menos impostos, uma demanda de vários governos, mas que ganhou força na gestão de Joes Biden, que viu muitas empresas americanas adotarem essa manobra nos últimos anos.

Além dessa taxa mínima, as companhias com margem de lucro acima de 10% teriam parte de seus ganhos - uma parcela de 20% do lucro global - tributada nas nações onde vendem seus produtos e serviços. Foi a forma encontrada para taxar o comércio de bens intangíveis, como aplicativos.

A proposta, reunindo os dois pilares, será levada à reunião do G-20, em julho, para assegurar mais apoio. Em seguida, deverá ser discutida no âmbito da OCDE, para que se torne efetivamente um imposto global.

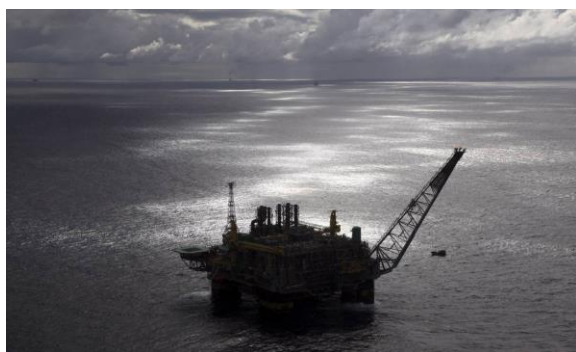
Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/06/2021

CHINESES PAGARÃO US\$ 2,94 BI À PETROBRAS, QUE ESTIMA RECUPERAR MAIS DE 11 BILHÕES DE BARRIS DE ÓLEO EM BÚZIOS

Valor é compensação por investimentos feitos pela estatal brasileira, como estipulado em acordo de coparticipação

Reuters



A Petrobras deve receber de suas sócias chinesas no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, US\$ 2,94 bilhões, referentes a compensação total dos investimentos feitos pela brasileira no ativo Foto: / Divulgação

RIO - A Petrobras deverá receber de suas sócias chinesas no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, US\$ 2,94 bilhões referentes a compensação total dos investimentos feitos pela brasileira no ativo, como resultado de acordo de coparticipação assinado na véspera, disse a empresa.

A Petrobras vem afirmando que Búzios é o maior campo de petróleo em águas profundas do mundo. No fato relevante, a empresa apontou mais de 11 bilhões de barris de óleo equivalente (boe) recuperáveis no ativo.

O acordo tornou-se necessário após a Petrobras, em consórcio com as parceiras CNODC e CNOOC, arrematarem em um leilão em 2019 os excedentes de óleo do contrato da cessão onerosa de Búzios, sob regime de partilha. A petroleira venceu 90% dos volumes, enquanto as chinesas levaram 5% cada.

No acordo, as companhias concordaram que o volume recuperável do contrato da cessão onerosa é de 3,15 bilhões de barris de óleo equivalente (boe), 26,2% na área coparticipada, enquanto o volume do contrato de partilha de produção dos excedentes é de 8,148 bilhões de boe, ou 73,8% da área. Os percentuais foram calculados com base na estimativa de volumes a serem produzidos a partir da vigência do acordo.

Dessa maneira, o valor da compensação total devido ao Contrato de Cessão Onerosa, que pertence 100% à Petrobras, pelo Contrato de Partilha de Produção, é de US\$ 29,4 bilhões, que será recuperado como custo em óleo pelos contratados.

"Como a Petrobras possui uma participação de 90% no consórcio deste contrato, o valor referente à participação de 10% dos parceiros CNOOC e CNODC, no montante de US\$ 2,94 bilhões, será recebido à vista pela Petrobras na data de início de vigência do acordo", disse a Petrobras.

Com o início de vigência do acordo, a participação na jazida de Búzios será de 92,666% da Petrobras, enquanto cada uma das chinesas terá 3,667%.

A efetividade do acordo está sujeita à aprovação pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), seguida do pagamento da parcela dos parceiros CNOOC e CNODC da compensação à Petrobras.

Conheça as refinarias que a Petrobras decidiu vender

A petroleira disse ainda que as estimativas de participação e de compensação apresentadas têm como base a data efetiva do acordo em 1º de setembro de 2021 e, assim que a data for confirmada com a aval da ANP, serão realizados ajustes conforme a produção acumulada e os investimentos feitos até a data.

A Petrobras informou também que assinou contrato com a joint venture formada pelas empresas Saipem e DSME no valor de US\$ 2,3 bilhões para fornecimento da plataforma P-79, 8ª unidade a ser instalada no campo de Búzios.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/06/2021

G-7 DEBATE PLANO MUNDIAL DE INFRAESTRUTURA PARA CONTER A INFLUÊNCIA DA CHINA

Iniciativa ajudaria a reduzir lacuna de US\$ 40 tri em países em desenvolvimento no setor. Biden ainda terá dificuldade de estimular postura dura contra chineses

O Globo e agências internacionais



O presidente dos EUA, Joe Biden, ao centro, e os líderes do G7 chegam a uma recepção no The Eden Project, no sudoeste da Inglaterra. Foto: JACK HILL/ 11/06/2021 / AFP

CARBIS BAY — Os países do G-7, cujos líderes estão reunidos no Reino Unido, buscaram, neste sábado, discutir uma resposta à crescente influência da China, por meio da oferta de um plano de infraestrutura aos países em desenvolvimento. A iniciativa rivalizaria com o "Belt and Road" (Cinturão e Rota da Seda, em tradução livre), do presidente Xi Jinping.

O presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, e outros líderes do grupo esperam que o plano, conhecido como a iniciativa "Build Back Better World" (B3W, Construa de volta um mundo melhor, em tradução livre), forneça uma parceria de infraestrutura transparente para ajudar a endereçar US\$ 40 trilhões para as nações em desenvolvimento até 2035, disse a Casa Branca.

"Hoje o presidente Biden se reuniu com os líderes do G-7 para discutir a competição estratégica com a China e se comprometer com ações concretas para ajudar a atender à enorme necessidade de infraestrutura em países de baixa e média renda", afirmou a Casa Branca.

O G-7 e outros parceiros "com ideias semelhantes" se coordenariam para levantar capital do setor privado para investimentos em clima, saúde e segurança da saúde, tecnologia digital e igualdade e igualdade de gênero, apoiados por instituições financeiras de desenvolvimento.

"O B3W terá escopo global, da América Latina e Caribe à África e ao Indo-Pacífico. Diferentes parceiros do G-7 terão orientações geográficas diferentes, mas a soma da iniciativa cobrirá países de baixa e média renda em todo o mundo", disse a Casa Branca

O "Belt and Road" da China é um esquema de infraestrutura de vários trilhões de dólares que o presidente Xi Jinping lançou em 2013, envolvendo iniciativas de desenvolvimento e investimento que se estenderiam da Ásia à Europa e além.

Mais de 100 países assinaram acordos com a China para cooperar em projetos como ferrovias, portos, rodovias e outras infraestruturas.

Crescimento chinês

Os líderes do G7 - Estados Unidos, Canadá, Grã-Bretanha, Alemanha, Itália, França e Japão - querem usar sua reunião no balneário de Carbis Bay para mostrar ao mundo que as democracias mais ricas podem oferecer uma alternativa à crescente influência da China.

De acordo com um banco de dados da Refinitiv, em meados do ano passado, mais de 2.600 projetos a um custo de US \$ 3,7 trilhões estavam vinculados à "Belt and Road", embora o Ministério das Relações Exteriores chinês tenha dito em junho passado que cerca de 20% dos projetos foram seriamente afetados pela pandemia da Covid-19.

Trabalho forçado

Autoridades que saíram da reunião disseram que há uma clara divisão de opiniões sobre como enfrentar a China. Biden usou a reunião para apresentar seu argumento de que a luta fundamental na era pós-pandemia será entre democracias e autocracias.

O primeiro teste pode ser se ele pode persuadir os aliados a rejeitar a participação em qualquer projeto que dependa de trabalho forçado.

Não está claro, disseram autoridades americanas, que tipo de linguagem sobre rejeição de bens ou investimentos em tais projetos seria incluída no comunicado final da reunião, a ser emitido no domingo.

Os Estados Unidos estão pressionando os outros líderes do G-7 por "ações concretas contra o trabalho forçado" na China e para incluir críticas a Pequim em seu comunicado final de uma cúpula de três dias no sudoeste da Inglaterra, disse um funcionário do governo norte-americano.

O Ministério das Relações Exteriores chinês não respondeu imediatamente a um pedido de comentário sobre a proposta de infraestrutura do G-7 ou aos comentários do funcionário público dos EUA sobre o trabalho forçado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/06/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MP DO RACIONAMENTO IRRITA PRESIDENTE DO SENADO POR RESTRIÇÃO DE ÁGUA EM FURNAS

Rodrigo Pacheco (DEM-MG) tem manifestado incômodo com a intenção do governo de reduzir o reservatório da hidrelétrica no sul de Minas e priorizar o uso da água para energia elétrica; o lago é usado para turismo, piscicultura, agricultura e irrigação

Por Anne Warth e Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A iminência da publicação de uma medida provisória que abre caminho para o governo decretar um racionamento de energia pode prejudicar o clima de votações da proposta que permite a privatização da Eletrobrás. Com o agravamento da crise hídrica, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), tem manifestado a interlocutores incômodo com a intenção do governo de reduzir o reservatório da hidrelétrica de Furnas, no sul de Minas Gerais, e priorizar o uso da água para energia elétrica.

Pacheco quer incluir uma emenda na MP da Eletrobrás que fixa uma cota mínima para a usina, cujo reservatório banha municípios que exploram as águas para turismo, piscicultura, agricultura e irrigação.



Ele decidiu pautar a MP que abre caminho para a privatização da estatal para esta quarta-feira, 16, apesar da reação contrária ao conteúdo da proposta aprovada na Câmara. Em comunicação enviada a senadores, a presidência da Casa incluiu a MP na pauta do plenário.

Pacheco pautou a MP que abre caminho para a privatização da Eletrobrás para quarta-feira, 16. Foto: Daniel Teixeira/Estadão - 1/3/2021

Na semana passada, líderes do Senado aumentaram a reação contra a medida provisória e ameaçaram derrubar a proposta, pedindo até que o

texto não fosse pautado. A aposta do governo federal é que a MP seja aprovada no Senado com alterações para que a Câmara faça uma nova votação na semana que vem. O prazo final para votação é dia 22.

"Ela será debatida e apreciada pelo Senado. Eu não posso me valer de uma estratégia, ou de imposição de uma eventual posição pessoal em relação a alguns temas ali, para deixar com que ela expire no Senado Federal", disse o presidente do Senado nesta segunda-feira, 14, em entrevista ao site Jota.

No último sábado, 12, o Estadão/Broadcast revelou que o governo prepara uma medida provisória para instituir um comitê que pode prever "programa de racionalização compulsória do consumo de energia elétrica", o estabelecimento de programa prioritário de termelétricidade e a criação da Câmara de Regras Operacionais Excepcionais para Usinas Hidrelétricas (Care), grupo que poderá determinar mudanças imediatas na vazão das hidrelétricas sem aval de agentes, Estados, municípios e de outros órgãos, como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e a Agência Nacional de Águas (ANA).

Após a publicação da reportagem, o governo não apenas não negou a existência da MP como afirmou que "todas as medidas" serão exploradas para evitar um racionamento. Com a repercussão ruim entre o setor elétrico, o governo agora avalia se vai manter ou retirar o termo "racionalização compulsória do consumo de energia elétrica". A previsão é que o texto seja enviado ao Congresso nesta terça-feira, 15.

Pacheco já fez críticas públicas à atuação do Ministério de Minas e Energia e ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). Para o senador, além de faltar planejamento ao setor elétrico, o governo ignora a realidade de uso múltiplo de águas em Minas Gerais. Cerca de 30 municípios no entorno de Furnas vivem de negócios como hotéis, pousadas e gastronomia nas margens do lago, passeios de barco, pesca, criação de tilápia e irrigação para pequenas propriedades.

O senador foi articulador de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) aprovada no âmbito da Assembleia Legislativa de Minas Gerais que fixou a cota da usina em 762 metros. Com o apoio do governo à eleição de Pacheco no Senado, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, ignorou o fato de que a PEC era flagrantemente inconstitucional, pois o rio atravessa outros Estados e, por isso, a competência é federal. O ministro foi pessoalmente à usina, onde se comprometeu a manter o nível do reservatório no imposto pela proposta.

Pacheco quer agora aprovar o mesmo comando a respeito da cota do reservatório também no Congresso Nacional. Para isso, quer convencer o líder do governo no Congresso, Eduardo Gomes (MDB-TO), e o relator da MP da Eletrobrás no Senado, Marcos Rogério (DEM-RO), a acatar uma emenda com esse teor.

A interlocutores, ele tem cobrado ainda o cumprimento de uma promessa nesse sentido feita pelo presidente Jair Bolsonaro há dois anos, gravada em vídeo. Procurada, a assessoria do senador disse que ele está conversando com integrantes do governo e que não iria se pronunciar neste momento.

Na semana passada, líderes partidários aumentaram a reação contra a matéria e chegaram a ameaçar derrubar a proposta. Mais cedo, Pacheco afirmou que a MP será debatida e votada no plenário do Senado. Até o momento, o parecer do senador Marcos Rogério não foi divulgado, mas já há expectativas de que haverá alterações e, por este motivo, a MP deve voltar para uma segunda análise na Câmara dos Deputados. O prazo será curto, pois o texto precisa ser aprovado até 22 de junho pelo Congresso para não perder a validade. / COLABOROU DANIEL WETERMAN

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/06/2021

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS ASSINA ACORDO DE COPARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE BÚZIOS

Documento regulará a coexistência do contrato de cessão onerosa e do contrato de partilha de produção do excedente da cessão onerosa para o campo

Por Erica Martin, Valor — São Paulo

A Petrobras comunicou na sexta-feira passada que assinou com a Pré-sal Petróleo (PPSA), a Brasil Petróleo e Gás (CNODC) e a Petroleum Brasil (CNOOC) um acordo de coparticipação no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos.

O documento regulará a coexistência do contrato de cessão onerosa e do contrato de partilha de produção do excedente da cessão onerosa para o campo.

Em nota, a companhia informou que as negociações foram iniciadas logo após a licitação, ocorrida em 6 de novembro de 2019, quando a Petrobras adquiriu 90% dos direitos de exploração e produção do volume excedente da cessão onerosa do campo de Búzios, em parceria com a CNODC (5%) e a CNOOC (5%).

A estatal informou que as partes definiram em conjunto a participação de 26,6% de cessão onerosa e 73,8% de partilha de produção.

Dessa maneira, “o valor da compensação total devido ao contrato de cessão onerosa (100% Petrobras) pelo contrato de partilha de produção é de US\$ 29,4 bilhões, que será recuperado como custo em óleo pelos contratados”, informou a companhia.

A Petrobras disse ainda que como detém participação de 90% no consórcio, o valor referente à participação de 10% dos parceiros CNOOC e CNODC, no montante de US\$ 2,94 bilhões, será recebido à vista pela Petrobras na data de início de vigência do acordo.

Com o início do acordo, a participação na jazid de Búzios será de 92,666% da Petrobras e 3,667% de cada um dos parceiros.

A estatal reiterou que a efetividade do acordo está sujeita à aprovação pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), seguida do pagamento da parcela dos parceiros.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/06/2021

RIO E ANP ASSINAM ACORDO PARA AUMENTAR FISCALIZAÇÃO DE RECEITAS DO PETRÓLEO

ANP e Petrobras travam uma disputa de anos sobre a cobrança de participações especiais sobre o campo de Tupi, o maior do país, além de alguns outros campos do pré-sal

Por André Ramalho, Valor — Rio

O governo do Estado do Rio de Janeiro e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) assinaram um acordo de cooperação para ampliar a fiscalização do pagamento de royalties e participações especiais (PEs) sobre a produção de óleo e gás.

Em nota à imprensa, o governo fluminense esclarece que o acordo define parâmetros para melhorar a metodologia de fiscalização das receitas compensatórias da exploração de petróleo e gás no Rio. A Secretaria de Estado de Fazenda (Sefaz-RJ) estima que o Estado do Rio de Janeiro pode ter perdido cerca de R\$ 10 bilhões nos últimos dez anos em arrecadação de participações especiais.

A Sefaz-RJ cobrava da ANP acesso detalhado e transparente às informações das deduções feitas pelas concessionárias. A execução do convênio cumpre uma determinação do Superior Tribunal Federal (STF) e ocorre em meio à atuação da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) instaurada pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), em março, sobre a queda na arrecadação das receitas do petróleo registrada no início de 2021.

No primeiro bimestre, a arrecadação estadual de royalties e PEs totalizou R\$ 2,57 bilhões, cerca de R\$ 800 milhões a menos do que o apurado em igual período de 2020.

A cerimônia de assinatura do convênio ocorreu nesta segunda-feira, no Palácio Tiradentes, sede da Alerj. Dentre outras autoridades, participaram do encontro o governador do Rio, Cláudio Castro, e o presidente da Alerj, deputado André Ceciliano (PT).

]

A expectativa da ANP é que o convênio ampliará a capacidade de auditoria dos gastos dedutíveis declarados pelas concessionárias sobre os campos produtores de petróleo e gás natural.

ANP e Petrobras travam uma disputa de anos sobre a cobrança de participações especiais sobre o campo de Tupi (ex-Lula), o maior do país, além de alguns outros campos do pré-sal. A divergência impacta diretamente nos cofres do Rio. O órgão regulador entende que Lula e Cernambi compõem, tecnicamente, um único campo, enquanto a petroleira estatal alega que se tratam de dois reservatórios diferentes.

Essa divergência tem implicações diretas sobre a arrecadação das participações especiais - compensação financeira extraordinária devida pelos produtores e que incide somente sobre campos de grande volume de produção. A cobrança das PEs incide sobre a receita líquida da produção trimestral de cada campo, por meio de alíquotas progressivas que variam, dentre outros fatores, de acordo com o volume de produção da concessão. Em termos práticos, a unificação de duas áreas num só campo eleva a base sobre a qual é calculada a compensação.

Além da unificação de Tupi, Petrobras e ANP mantém outras duas disputas semelhantes relativas aos campos de Baúna e Piracaba (Bacia de Santos) e Tartaruga Verde e Tartaruga Mestiça (Bacia de Campos). A petroleira estatal levou essas disputas à Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Internacional do Comércio (ICC, na sigla em inglês). De acordo com o formulário de referência de 2020, publicado pela empresa, essas três arbitragens envolvem uma “chance de perda possível” de R\$ 1,576 bilhão.

Dessas três disputas, apenas a arbitragem relativa à unificação dos campos de Tartaruga Verde e Tartaruga Mestiça está em curso. As outras duas, incluindo a divergência sobre Lula e Cernambi, estão suspensas por liminar.

Enquanto o impasse não se encerra, os valores controversos têm sido depositados judicialmente. Em 2020, a Petrobras depositou R\$ 1,13 bilhão referente à disputa pela unificação de Lula e Cernambi e



sobre Tartaruga Verde e Tartaruga Mestiça. No primeiro trimestre deste ano, foram depositados mais R\$ 290 milhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/06/2021

ONDA DE COVID CRIA GARGALOS EM CADEIAS NA ÁSIA

Novos surtos e vacinação lenta criam novos gargalos nas cadeias globais de semicondutores, o que ameaça elevar preços e afetar a recuperação pós-pandemia

Por Stella Yifan Xie, Costas Paris e Stephanie Yang — Dow Jones Newswires, de Hong Kong, Nova York e Taipé

À medida que as economias ocidentais aceleram a atividade, uma nova onda de focos de covid-19 na Ásia – onde a vacinação ainda está em estágios iniciais – cria novos gargalos nas cadeias globais de suprimentos, o que ameaça elevar preços e afetar a recuperação pós-pandemia.

Um surto da doença em um dos portos mais movimentados do mundo no sul da China levou a atrasos no transporte marítimo internacional, enquanto novos casos de covid-19 em pontos-chave da cadeia de semicondutores em Taiwan e na Malásia pioram a escassez mundial de chips que tem prejudicado a produção nos setores automotivo e de tecnologia.

As novas dores de cabeça se somam às preocupações com a inflação, depois que a China e os EUA registraram semana passada seus maiores saltos anuais nos preços ao produtor e para o consumidor, respectivamente, em mais de uma década. Se esses problemas continuarem – e piorarem –, podem prejudicar o crescimento global.

Durante boa parte de 2020, China, Taiwan e outros países da Ásia foram mais bem sucedidos em controlar a pandemia do que EUA e Europa. Mas, graças ao avanço da vacinação, governos no Ocidente passaram a suspender restrições.

Na Ásia, entretanto, os esforços de imunização têm sido mais lentos e as autoridades mantiveram controles de fronteira mais rígidos. Mesmo assim, a covid-19 se espalhou. Nos últimos dois meses, a Tailândia foi assolada pelo seu pior surto de novos casos, enquanto o Vietnã – outro centro de manufatura que evitou boa parte das ondas anteriores – vê alta de casos.

As taxas baixas de vacinação na Ásia podem manter em vigor distanciamento social e proibições de viagens, o que provocaria transtornos na indústria e reprimiria os gastos do consumidor.

“Isso acontece em um momento verdadeiramente frágil, quando mal começamos a ver uma recuperação do comércio mundial”, disse o analista-chefe de comércio mundial da Economist Intelligence Unit, Nick Marro, de Hong Kong.

No porto de Yantian, na cidade de Shenzhen, no sul da China, um surto de covid-19 entre estivadores praticamente paralisou o tráfego, elevando a pressão sobre o setor do transporte marítimo internacional, que já luta com escassez persistente de contêineres vazios e os efeitos de um bloqueio no Canal de Suez ocorrido no início do ano.

Alguns navios tiveram que aguardar até duas semanas para receber cargas em Yantian, com 160 mil contêineres à espera para serem carregados, segundo despachantes. Pelo Freightos Baltic Index, o preço do envio de um contêiner para a costa oeste dos EUA saltou para US\$ 6.341 – alta de 63% desde o início do ano e três vezes acima do preço de 2019.

Em 2020, Yantian teve movimento de cargas quase 50% maior do que o de Los Angeles – o porto de contêineres mais ativo dos EUA – e no primeiro trimestre deste ano viu o volume de contêineres disparar 45% em relação a 2020. A atividade no porto, que processa mais de 13 milhões de contêineres por ano, está em 30% do nível normais e atrasos podem persistir por semanas, diz Hua Joo Tan, da Liner Research Services, em Cingapura.



Lars Mikael Jensen, chefe de rede da A.P. Moller-Maersk, a gigante da navegação dinamarquesa, disse que os atrasos em Shenzhen serão sentidos em todo o mundo, e afetarão os produtos vendidos pelo Walmart e pela Home Depot, empresas que estabeleceram bases logísticas em torno do porto.

“É um porto enorme e muito ativo, e quando há um atraso lá, isso tem um efeito cascata sobre as cadeias de suprimentos no mundo”, disse Jensen, cuja empresa já desviou 40 navios cargueiros de Yantian para portos como Hong Kong. Ele contou que durante o bloqueio do Canal de Suez, que durou uma semana, foram necessários 10 dias para resolver os atrasos. “Não há uma luz à vista. Os chineses manterão tudo fechado até terem certeza de que a covid não vai se espalhar.” Enquanto isso, Taiwan, que responde por um quinto da capacidade mundial de fabricação de chips – incluindo uma proporção significativa na indústria automotiva – sofre a pior onda de covid-19. Na King Yuan Electronics, uma das maiores empresas de testes e embalagem de chips da ilha, mais de 200 funcionários testaram positivo, enquanto outros 2.000 foram postos em quarentena.

Outras empresas de semicondutores nas proximidades também enfrentam surtos nas fábricas localizadas em Miaoli, que concentra os focos mais recentes.

A Taiwan Semiconductor Manufacturing (TSMC), que responde por 92% da produção dos chips mais sofisticados, diz não ter sido afetada, mas o local do surto é vizinho de sua sede em Hsinchu.

A Malásia, que abriga fábricas que produzem chips, capacitores, resistores e outros módulos usados em eletrônicos e automóveis, também teve a atividade produtiva prejudicada por onda de casos.

A Infineon, fabricante alemã de semicondutores com duas fábricas na Malásia, recebeu ordens para fechar uma delas no início do mês, resultando em atrasos nas remessas. Ao todo, a Associação do Setor de Semicondutores da Malásia estima que as quarentenas reduzirão a produção entre 15% e 40%.

Além de atingir cadeias de suprimentos automotivas e de tecnologia, as paralisações podem afetar o setor de exportação da China – um dos pilares de sua recuperação – e aumentar pressões inflacionárias em todo o mundo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/06/2021

CONSUMO DE ENERGIA CRESCE 12,4% NO MÊS DE MAIO EM RELAÇÃO A 2020, DIZ CCEE

O desempenho mensal foi impulsionado pelo mercado livre de energia, cujo consumo avançou 26,2% no período

Por Letícia Fucuchima, Valor — São Paulo

O consumo nacional de energia elétrica cresceu 12,4% em maio na base de comparação anual, atingindo 62.121 megawatts médios (MW med), segundo dados prévios da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).

O desempenho mensal foi impulsionado pelo mercado livre de energia (ACL), cujo consumo avançou 26,2% no período. Já no mercado regulado (ACR), houve alta de 6,2%.

Desconsiderando na análise as migrações de consumidores que saíram do ambiente regulado para o livre, o consumo no ACR teria subido 8,7% no mês, enquanto o do ACL teria aumentado 20,6%.

Na análise regional, a CCEE afirma que quase todos os Estados encerraram o mês de maio com o consumo em alta. Os destaques foram Amazonas (21%), Espírito Santo (20%), Rio de Janeiro (16%), São Paulo (15%), Ceará (15%), Minas Gerais (14%), Bahia (14%) e Santa Catarina (14%). Apenas o Maranhão registrou queda, de 1%.



Já na abertura por ramo de atividade econômica, todos os 15 setores tiveram alta do consumo em maio, mesmo excluindo as novas cargas dos últimos 12 meses. Os destaques foram os setores de têxteis (87,0%), veículos (84,4%) e serviços (38,4%).

Acompanhando o consumo, a geração de energia aumentou 12,5% em maio, no comparativo anual. Segundo a CCEE, o desempenho reflete a base de comparação mais reduzida de 2020, quando tanto a produção quanto o consumo de energia foram impactados pela pandemia.

A produção das usinas hidrelétricas registrou alta de 4,1% (44.673 MW med) no mês, enquanto a das térmicas subiu 36,1% (13.034 MW med). Já a geração dos parques eólicos aumentou 37,8% (7.200 MW med), enquanto a das fazendas solares subiu 15,7% (764 MW med).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/06/2021

GOVERNO REDUZ VAZÃO DE DUAS USINAS NO RIO PARANÁ PARA EVITAR RACIONAMENTO DE ENERGIA

Medida emergencial visa prevenir risco de racionamento no futuro, mas prejudica a navegabilidade da hidrovía Tietê-Paraná, importante corredor logístico para o escoamento de grãos, cana e materiais de construção civil

Por Daniel Rittner, Valor — Brasília

Uma nova portaria do Ministério de Minas e Energia, publicada em edição extra do "Diário Oficial da União" na noite desta sexta-feira, reduz a vazão de duas usinas hidrelétricas no rio Paraná, em uma tentativa emergencial de evitar a hipótese de racionamento de energia no segundo semestre.

A medida estabelece novas defluências mínimas (quantidade de água que é liberada do reservatório) das usinas de Jupuí e Porto Primavera. Hoje a vazão de saída de suas represas é, respectivamente, de 3.300 e 3.900 metros cúbicos por segundo. Cada metro cúbico equivale a mil litros de água.

De acordo com a portaria, ambas as hidrelétricas devem "iniciar imediatamente a realização de testes de redução de defluência mínima praticada pela usina", até atingirem o valor de 2.300 e 2.700 m³/s, respectivamente. A partir de 1º de julho, essa vazão deverá ser alcançada "de forma estável", diz o ato do ministério.

Essa era uma das recomendações do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), conforme nota técnica divulgada na semana passada, para evitar a "perda do controle hidráulico" na bacia do rio Paraná. Os reservatórios dessa bacia equivalem a 53% de toda a capacidade de armazenamento de água do sistema interligado nacional.

A medida, no entanto, traz consequências para outros setores. Com essa vazão, por exemplo, um dos efeitos é a perda de navegabilidade da hidrovía Tietê-Paraná, importante corredor logístico para o escoamento de grãos, cana e materiais de construção civil. A hidrovía poderá ser completamente paralisada no segundo semestre.

Ao mexer na vazão de Jupuí e Porto Primavera, o governo também consegue reduzir, em tese, a capacidade de água liberada pelas usinas a montante (rio acima), preservando mais água em seus reservatórios. Isso é considerado medida fundamental para impedir o esvaziamento quase total de oito reservatórios da bacia, como demonstrou a nota técnica da semana passada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/06/2021

TIL, DA MSC, PLANEJA EXPANSÃO NO BRASIL E AVALIA LEILÕES DE COMPANHIAS DOCAS

Apesar da intenção em investir no Brasil, presidente global da companhia também manifesta preocupação com “ruídos regulatórios” no setor de logística, como a permissão para cobrar taxas nos terminais

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Terminal Investment Limited (TIL), do grupo MSC, planeja expandir suas atividades no Brasil, afirmou o presidente global da companhia, Ammar Kanaan, que está no Brasil e conversou com jornalistas por videoconferência.

A empresa opera atualmente três terminais portuários no país — em Santos (a BTP, em sociedade com a Maersk), Navegantes (SC) e no Rio. A ideia é ampliar os ativos, que podem ser tanto concessões, terminais privados ou até mesmo investimentos em companhias docas. “Estamos buscando oportunidades ao longo da costa. Estudaremos o que aparecer”, diz Kanaan.

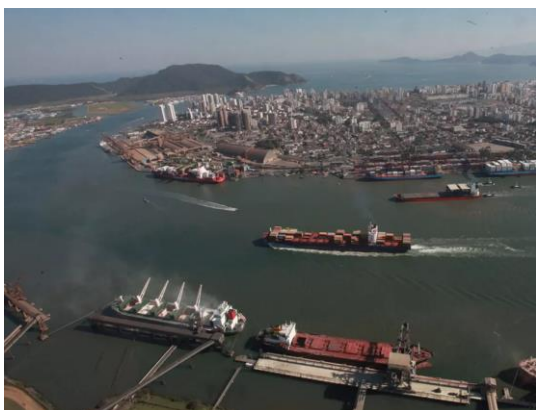


Foto: Anna Carolina Negri/Valor

O presidente vê com bons olhos a desestatização das autoridades portuárias, que está sendo conduzida pelo governo — entre as companhias na lista da privatização estão as estatais do Espírito Santo, Santos (SP), Itajaí (SC) e Bahia. Ele também afirma que o grupo irá estudar participar dos leilões.

“Definitivamente vamos olhar muito seriamente. Não vimos os detalhes, mas ficaria muito surpreso se não participarmos. Vamos monitorar, vamos quando as oportunidades surgirem”, afirmou.

Apesar da intenção declarada em investir no Brasil, Kanaan também manifesta preocupação com o que chamou de “ruídos regulatórios” no setor de logística. O executivo se reuniu hoje com os ministros Paulo Guedes, da Economia, e Tarcísio de Freitas, da Infraestrutura, para manifestar seus receios.

Entre as preocupações, ele cita “a permissão para cobrar taxas nos terminais”. Os grandes terminais de contêineres travam há anos uma disputa com terminais retroportuários pelo direito de cobrar a taxa de segregação e entrega de contêineres (a chamada THC2). Recentemente, os grandes grupos tiveram um revés, com uma decisão preventiva do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que suspendeu a cobrança dessa taxa no porto de Itajaí (SC). O imbróglio, que se arrasta há anos, é visto no setor como uma forte insegurança jurídica para os operadores portuários.

Outro “ruído” citado pelo presidente são as recentes críticas à verticalização na cadeia logística de contêineres, já que as grandes empresas globais de navegação (como a MSC) cada vez mais investem em logística “porta a porta” e passam a investir em todas as etapas do processo, como terminais portuários e transporte terrestre.

Esses questionamentos têm sido feito em diversas partes do mundo e, no Brasil, começaram a crescer na indústria no início deste ano, diante do aumento dos fretes marítimos provocados pela pandemia.

Para o executivo, trata-se de uma tendência global que não reduz a concorrência, porque há competição entre as empresas do setor, e que reflete a demanda da própria indústria, que prefere uma logística “de porta a porta”.

“Não entendo porque agora a verticalização se tornou uma questão. Não vejo relação entre concentração de mercado e verticalização”, disse.

Questionado sobre a indefinição sobre o futuro do regime fiscal do setor, o Reporto, que desonere investimentos, Kanaan afirma que “este não será o ‘driver’ do nosso investimento”, e sim a regulação.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/06/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BASES DE APOIO OFFSHORE ENFRENTAM A PANDEMIA DE OLHO EM BONS NEGÓCIOS NA RETOMADA DA ECONOMIA

Por Leticia Helena PORTOS E LOGÍSTICA 14 Junho 2021



Com a produção do pré-sal crescendo, a chegada de novas empresas ao mercado e novas descobertas no Nordeste, a demanda por bases de apoio ganha novo gás, ainda que a pandemia de Covid-19 venha obrigando as empresas de logística a refazerem seus planejamentos. Mesmo assim, bons negócios acontecem aqui e ali. No ano passado, por exemplo, o Porto do Açu fechou um contrato de 25 anos com a OceanPact, uma empresa especializada em estudo, proteção e monitoramento do mar principalmente para clientes dos setores de óleo & gás.

Em fevereiro deste ano, ao oferecer ações na Bolsa de Valores, a OceanPact levantou R\$ 1 bilhão, alavancando seu espaço de 29.300 m² em Açu. “A empresa terá a maior quantidade de equipamentos dentro do Açu. Trata-se de um cliente com muito potencial de expansão e que, hoje, já possui o maior inventário de resposta a emergência offshore da América Latina”, afirma Ricardo de Luca, diretor de óleo & gás da Porto do Açu Operações.

O espaço da OceanPact será um hub de atendimento a emergências e contará com um cais próprio, além de uma área reservada de 16.250 m² para futuras expansões. A chegada de novas empresas vem ajudando o Açu a se consolidar como um dos maiores complexos de infraestrutura do país. Seu parque inclui o terceiro maior terminal de minério de ferro do Brasil, responde por 25% das exportações brasileiras de petróleo e abriga o maior parque térmico da América Latina e a maior base de apoio offshore do mundo. Com isso, tornou-se o terceiro maior porto nacional em movimentação de cargas.

A construção naval e o apoio offshore viveram anos de glória na década de 2000, alavancados pelo aumento da demanda relacionada à exploração e ao desenvolvimento dos campos do pré-sal e pelos aspectos fiscais e regulatórios. Entre outras medidas, havia prioridade na contratação de embarcações de bandeira nacional. A partir de 2014, porém, a maré virou. Lava-jato, crise mundial do petróleo e a instabilidade político-econômica do Brasil reduziram a movimentação no segmento, que só agora começa a dar sinais de alguma recuperação, ainda que enfrentando as dificuldades da pandemia global.

Algumas movimentações acabaram sendo retardadas por conta do coronavírus, como a homologação do Mole Sul, mas, mesmo assim, a Prumo Logística, controladora do Açu, já está em tratativas para otimizar o uso do espaço. De qualquer modo, há uma expectativa de que, já a partir do ano que vem, os negócios voltem a crescer de maneira mais constante. As demandas da Petrobras, por exemplo, podem dar um novo incentivo. A empresa tem, hoje, 11 FPSOs contratados e mais 11 na lista de próximas compras. “Nossa expectativa é que a indústria volte a explodir entre



2022 e 2025. Com isso, a demanda pelas bases vai crescer muito. A Petrobras colocou novas licitações na rua e isso sempre é muito bom”, observa Ricardo de Luca.

O complexo do Porto do Açu iniciou suas operações em 2014 e hoje conta com 13 empresas instaladas — sete independentes e seis subsidiárias da Prumo Logística. Seus cinco terminais oferecem apoio para todos os setores da indústria naval. O de minério de ferro, por exemplo, já movimentou 100 milhões de toneladas da commodity. O de petróleo, por sua vez, tem capacidade licenciada para 1,2 milhão de barris de petróleo por dia. É o único terminal privado do país capaz de operar com navios do tipo VLCC (Very Large Crude Carrier) e tem contratos com Equinor, Trident, Shell e Total, entre outras. Parceria da Prumo com a alemã Oiltanking, pode armazenar até dois milhões de barris de óleo cru. Com 25 metros de profundidade e moderna infraestrutura, tem capacidade e é licenciado para movimentar até 1,2 milhão de barris de petróleo por dia.

A Petrobras também opera por ele — a cada dia, mais. Desde que iniciou a parceria, a petroleira brasileira já pediu duas ampliações de volume. A última, em abril, permitirá que a companhia escoe até 240 milhões de barris de óleo, ou cerca de 300 mil barris por dia, em até dois anos. Esse aumento representa incremento de 140% em relação ao antigo volume. Responsável por 25% da exportação de petróleo nacional, desde 2016 o Porto do Açu realizou mais de 270 operações de transbordo de petróleo, o que representa cerca de 260 milhões de barris movimentados.

No cluster de logística o&g, acontecem mais de 250 operações por mês, em 11 berços operacionais. É lá que TechnipFMC está implantando uma spoolbase, que, ainda este ano, começa a produzir tubos flexíveis e dutos rígidos para instalações em alto-mar. “Por conta de nossa localização, estamos nos firmando como a melhor opção de logística para a Bacia de Campos e, certamente, a que tem o melhor benefício econômico para os operadores”, diz Ricardo de Luca. “A própria Petrobras, muitas vezes, exige, em suas concessões, que o licitante tenha uma área no Açu”.

Hoje, o Açu tem ainda a maior base de apoio do mundo, da BPort, um empreendimento de R\$ 1 bilhão pelo qual passam entre 50% e 60% da movimentação do porto. Afiliada do grupo americano Edison Chouest Offshore, a BPort oferece uma vasta gama de serviços, como embarcações de transporte offshore (Bram e Alfanave), embarcações especializadas (AHTS, SSCV, RSV, OSRV), ROV (Remotely Operated Vehicle) C-Innovation, construção e inspeção submarina, limpeza de tanque e gestão de resíduos e comunicação via satélite. “É uma base 30% mais eficiente do que as convencionais. Para os operadores, é um ganho de custo e de tempo”, observa o diretor de Óleo & Gás do Porto do Açu.

Ricardo de Luca observa que os anos de fatura da indústria do petróleo podem ter causado uma impressão errada em relação ao segmento de bases de apoio, já que, em geral, são operações que levam anos para se consolidar e não negócios que nascem e florescem de uma hora para a outra.

“O Porto de Antuérpia, por exemplo, hoje um dos mais bem organizados do mundo, levou 200 anos para se consolidar. Aqui, temos sete anos de vida. Há fatura de área de expansão e uma localização geográfica privilegiada. A recuperação da economia do Rio de Janeiro e a nova lei do gás são dois fatores que podem ajudar ainda mais a esse setor se desenvolver”, diz ele.

A projeção da indústria brasileira de petróleo e gás de dobrar sua produção na próxima década anima o segmento e contribui para acelerar o desenvolvimento do Porto Central, um complexo industrial portuário multipropósito em Presidente Kennedy, no sul do Espírito Santo, em uma área de dois mil hectares, o equivalente a três mil campos de futebol. O porto, de águas com até 25 metros de profundidade, poderá receber navios de grande calado, como os Valemax e VLCCs a um custo estimado da ordem de R\$ 3 bilhões.

O projeto prevê a instalação de empresas dos setores de petróleo e gás, mineração, agrícola, além do apoio à indústria offshore, estaleiro e terminal de contêiner e carga geral. Estima-se que, por ali, passarão veículos, produtos siderúrgicos, coque de petróleo para cimenteiras, soja e fertilizantes, carvão, GNL e rochas ornamentais, entre outras cargas.



“O Porto Central está estrategicamente localizado próximo aos principais campos de produção e exploração de petróleo e gás do país localizados na região Sudeste, permitindo real redução dos custos operacionais para os clientes que vierem a operar atividades de apoio offshore. Trata-se de um novo complexo industrial portuário de águas profundas que acomodará diversos terminais e indústrias ligados à indústria de óleo & gás”, explica Jéssica Saúde Chan, desenvolvedora de negócios da Porto Central.

Segundo Jéssica, o projeto prevê uma grande área de apoio offshore para concentrar em um único lugar todos os serviços e instalações necessárias para atender a esse mercado. Isso inclui, por exemplo, um terminal de apoio de grande escala com até 14 berços, capaz de receber as maiores embarcações offshore, área para abastecimento de combustíveis, água e equipamentos, estaleiro para construção de barcos, serviços de inspeção, reparo e manutenção de navios, áreas para armazenamento, spoolbase, fabricação, montagem e integração de módulos e equipamentos, lançamento de dutos rígidos, operação de carga pesada, offshore pit de águas profundas para testes e manutenção de componentes offshore e heliporto

“Uma vez viabilizada a primeira fase do Porto Central, voltada para a construção da infraestrutura portuária necessária para acomodar um terminal de granéis líquidos que permitirá a movimentação e o transbordo de petróleo cru e derivados, os demais terminais do porto serão desenvolvidos na sequência, conforme a demanda dos clientes”, diz ela. Isso acontece porque o Porto Central está sendo desenvolvido no modelo de condomínio portuário. Os empreendedores implantam infraestrutura portuária, terrestre e de serviços — dragagem, quebra-mar, cais e píeres e vias de acesso — e as empresas arrendam áreas para a implantação de suas respectivas indústrias e/ou terminais. Esse modelo reduz o investimento global e os custos operacionais, segundo a administração do complexo.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) considera a área prioritária e ideal para a instalação de um porto, já que atenderá a hinterlândia composta pelos estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, São Paulo e Rio de Janeiro, que em conjunto, representam 64% do PIB do Brasil e têm grande importância na produção agrícola e de minério de ferro.

Tantos fatores positivos não impediram que, em um primeiro momento, a pandemia mundial do Covid-19 — e a crise econômica provocada pela catástrofe sanitária — impactassem no desenvolvimento do Porto Central. O desafio, porém, vem sendo superado. “O cenário de baixo preço do petróleo tem um impacto ainda maior em todos os países produtores, incluindo o Brasil. No entanto, o pré-sal brasileiro permanece como uma atraente oportunidade de investimento e uma reserva estratégica de energia para as empresas de petróleo no curto, médio e longo prazo. Grandes investimentos foram feitos por empresas de petróleo no Brasil adquirindo campos e iniciando atividades de exploração e produção. Acreditamos que no médio/longo prazo as perspectivas serão positivas para as atividades de apoio logístico offshore”, diz a desenvolvedora de negócios do Porto Central.

Jessica lembra que, se a previsão de dobrar a produção de óleo e gás na próxima década for cumprida, será fundamental novos investimentos em infraestrutura para melhorar a competitividade do país e atender a essa crescente demanda do mercado. “A tendência é a indústria retomar gradualmente suas atividades na exploração e na produção do pré-sal. Com o constante crescimento do mercado, haverá um consequente aumento na demanda por bases de apoio offshore”, afirma.

Há ainda outro fator a ser considerado: a chegada de novas operadoras, que movimentarão o mercado, diante da retomada e do crescimento de suas atividades na exploração e produção offshore. “Especialistas entendem que algumas decisões podem ser afetadas em um período de curto prazo por conta da atual crise, resultando em um adiamento de alguns projetos. Em contrapartida, enxergam que vultuosos investimentos foram feitos por empresas petrolíferas, os quais continuarão a desenvolver o mercado”, afirma Jessica Chan.

A chegada de novas operadoras está diretamente ligada à exploração das áreas da Bacia de Campos adquiridas nos leilões promovidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e



Biocombustíveis (ANP), entre 2017 e 2019. Em uma área total de 12 mil quilômetros quadrados, há 14 blocos, cujas prospecções mais promissoras estão localizadas na camada pré-sal. As iniciativas da Petrobras na região, sozinha ou em parcerias, prometem criar bons negócios para as empresas de apoio offshore.

O planejamento da Petrobras para os próximos anos inclui, por exemplo, a instalação, até 2023, de duas plataformas no campo de Marlim – com capacidade de produzir, juntas, 150 mil barris de petróleo por dia. Outra unidade será implantada no complexo integrado Parque das Baleias, com potencial de produzir sozinha 100 mil bpd.

Nos últimos dez anos, com investimentos de US\$ 53 bilhões, foi possível colocar em operação 269 poços, além de 10 novos sistemas de produção. Com isso, Campos responde hoje por 800 mil barris por dia. Em meados da década passada, chegou-se a especular que a produção cairia a 300 mil barris por dia. Os investimentos ajudaram a prolongar a vida útil da Bacia de Campos.

Em outra frente, a empresa planeja interligar mais de 100 novos poços aos sistemas de produção em operação, contribuindo decisivamente para recuperar os ativos. Em Roncador, por exemplo, ativo de classe mundial da Bacia de Campos, uma parceria estratégica com a Equinor aumentou o fator de recuperação em pelo menos 5%. Isso garante um volume adicional de 500 milhões de barris à capacidade total da região.

A Petrobras também trabalha para ampliar os prazos de diversos contratos de concessão. Em Espadarte, quer estender até 2039. Para Roncador, Barracuda, Caratinga e Jubarte reivindica, junto à ANP, mais 25 anos, além de 2050. Se conseguir, será mais um incentivo a novos negócios em bases offshore. Por enquanto, a empresa se prepara para investir US\$ 8 bilhões até 2025 somente em dois desses campos: Barracuda e Caratinga.

A sobrevida de Campos não é a única linha de atuação da Petrobras. Em fevereiro deste ano, a empresa renovou o acordo com a Companhia Docas do Rio de Janeiro para garantir a manutenção das operações de exploração dos campos de pré-sal da Bacia de Santos. O Porto do Rio é uma das principais bases de apoio offshore para a exploração do pré-sal em Santos. Mais que isso, a Antaq autorizou que os contratos sejam renovados até o processo definitivo de arrendamento do terminal. O próximo passo é a realização de um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA).

A Shell Brasil acompanha a movimentação do mercado sem demanda para recursos adicionais na área portuária, mas isso pode mudar a depender das oportunidades avaliadas pela companhia, explica o gerente de Logística Luis Teixeira. “Atualmente, a Shell Brasil opera regularmente do porto da VOL, no Espírito Santo, e da Nitshore, na Baía de Guanabara. O primeiro dá apoio aos negócios operados em fase de produção (FPSO Fluminense e FPSO Espírito Santo), enquanto o segundo suporta as atividades de exploração dos campos de Gato do Mato, Alto do Cabo Frio, Saturno e C-M-791. Usamos outros portos de forma esporádica de forma a otimizar as operações como, por exemplo, o Chouest, localizado no complexo do Açú”, diz ele. Além disso, durante as campanhas de exploração/perfuração, novos recursos de longo prazo são contratados para dar suporte à demanda operacional.

“Também temos buscado cada vez mais a formação de parcerias na área de logística, entre operadoras, buscando o compartilhamento e otimização de recursos empregados na área, em especial helicópteros e embarcações de apoio, resposta a emergência e de intervenção submarina”, afirma Teixeira.

Na última década, a Wilson Sons se consolidou como uma das maiores operadoras de bases de apoio à indústria de óleo e gás no Brasil. Hoje, tem cinco berços na base de apoio Rio, além dos três berços de atracação na base de apoio Niterói. Somadas, elas representam 135 mil m² de área total e dispõem de equipamentos para movimentação; armazenagem de resíduos e químicos e plantas de fluidos e cimento. Em Niterói, além disso, há office facilities e um calado de 7,7 metros para as embarcações.



A empresa tem ainda um Parque de Tubos Guaxindiba, com 63.000 m² de armazenamento de equipamentos de óleo e gás e que também oferece serviços de inspeção de tubos e hidrojateamento. Em um artigo publicado no site da empresa, Diogo Salomão, gerente comercial da Base de Apoio Offshore da Wilson Sons, destaca uma questão cada vez mais importante no segmento: a sustentabilidade. “Uma base de apoio de alto nível deve ter padrão de excelência em SMS de forma a contribuir para a cultura e resultados dos projetos de operadoras de petróleo”, afirma Salomão. “O porto deve atuar como a principal barreira de segurança, identificando desvios e garantindo a aderência dos equipamentos, materiais e atividades aos procedimentos.”

No texto, ele observa que as bases de apoio offshore se propõem a ser uma conexão entre a administração em terra e suas unidades marítimas e que são responsáveis por garantir a disponibilidade de equipamentos, recursos e consumíveis necessários para que tudo funcione como esperado, com eficiência operacional e sem risco de interrupções. “Essa, porém, é uma via de mão dupla. É responsabilidade da base de apoio offshore receber e gerir os resíduos oriundos dessa exploração até a destinação final, atendendo a todas as normas sanitárias e ambientais vigentes no país”, acrescenta ele no artigo.

Outro player importante do mercado, a Triunfo Logística acaba de assumir a base de apoio offshore da Equinor, no campo de Bacalhau, pelo prazo mínimo de quatro anos. O contrato prevê serviços de operações portuárias; armazenagem de materiais; gerenciamento e movimentação de resíduos; limpeza e conservação de tubos e tanques e planta de fluidos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2021

PRATICAGEM NA AGENDA DO CONGRESSO - PROPOSTAS TENTAM MEXER NA REGULAÇÃO DA ATIVIDADE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14 Junho 2021

A praticagem segue em discussão no Congresso Nacional em diferentes projetos de lei e estágios de tramitação. O mais polêmico é o PL 4.392/2020, que tem objetivo de conferir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a competência para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem, alterando a LESTA — Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (9.537/1997) e a lei que criou a Antaq (10.233/2001). O texto, de autoria do deputado Alceu Moreira (MDB/RS), prevê que empresas de navegação poderão contratar práticos de sua preferência, sem obedecer à escala de rodízio único e que a autoridade marítima apenas certificaria comandantes de navios de bandeira brasileira a navegar sem praticagem, com base em treinamentos realizados em simuladores.

Em maio, a mesa diretora da Câmara dos Deputados negou o requerimento do deputado Hugo Leal (PSD/RJ) para anexar esse projeto de lei ao PL 2.149/2015, do deputado Raimundo Gomes de Matos (PSDB/CE). Entre as propostas, o PL 2.149 sugere que a autoridade marítima arbitre, de forma temporária e excepcional, o valor do serviço de praticagem, quando não houver acordo entre as partes e exista risco de interrupção do serviço. Na justificativa, Leal argumentou que as duas proposições tratam da regulação do transporte e tráfego aquaviário e que a anexação permitiria maior debate em torno do tema.

O relator do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020), senador Nelsinho Trad (PSD/MS), também recebeu duas emendas do senador Lucas Barreto (PSD/AP) relacionadas à atividade. Uma delas pede a supressão da expressão “de praticagem” num dos artigos do PL que atribui a embarcações estrangeiras o direito às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e de apoio portuário. A proposição salienta que a menção ao serviço no PL da cabotagem (BR do Mar) é “pontual e imprópria” e que tal expressão, se aprovada, traria insegurança jurídica para os usuários do serviço.

O entendimento é que a redação atual dá margem à interpretação de que as embarcações estrangeiras teriam as mesmas condições comerciais que as embarcações nacionais quanto à utilização dos serviços. A avaliação é que o texto é contrário ao que dispõe a LESTA, segundo a qual

a autoridade marítima pode habilitar à condução de embarcações no interior de zonas de praticagem específicas apenas comandantes de navios de bandeira brasileira.

“Se a proposição for aprovada da forma como está, haveria dúvida a respeito da possibilidade de se dispensar comandantes de embarcações estrangeiras e se tal dispensa se qualifica como condição comercial”, aponta o parlamentar em sua proposição. Ele acrescenta que ampliar as hipóteses de dispensa do serviço do práctico pode trazer risco à segurança da navegação em águas jurisdicionais brasileiras, citando o acidente ambiental do Exxon Valdez, ocorrido no Alasca em 1989, quando a embarcação trafegava em área isenta de praticagem.

Na outra emenda, Barreto sugere mudanças em artigo da LESTA visando fixar critérios claros para que seja concedida a isenção de praticagem. A atual redação do dispositivo, segundo o parlamentar, não fornece critérios claros e suficientes para a concessão de certificado de isenção de praticagem. O argumento é que essa ausência dificulta a concessão do benefício aos usuários, gera riscos à segurança da navegação e ao meio ambiente e não garante a remuneração dos prestadores do serviço, os quais são obrigados a mantê-lo disponível na zona de praticagem — ainda que haja a dispensa do serviço.

A emenda pede a inclusão de um dispositivo à LESTA relacionado à escala de rodízio único para prácticos. O entendimento é que sua implementação permite aos prácticos manter a frequência mínima de manobras necessária à qualificação e a disponibilidade do serviço nos portos. “Sem este mecanismo, a competição predatória entre os prestadores do serviço fará com que determinados profissionais passem a não contar com qualificação suficiente para operar, bem como prejudicará a disponibilidade do serviço em zonas que sejam consideradas menos atrativas: a consequência inevitável será o aumento de ineficiência logística no longo prazo”, justifica Barreto.

O senador propôs também a inclusão de outro artigo na lei de segurança do tráfego aquaviário a fim de regular aspectos relativos à remuneração do serviço de praticagem. Ele considerou que a qualidade do serviço de praticagem é reconhecida pelos usuários do serviço e sua remuneração no Brasil está de acordo com os parâmetros mundiais. A proposta destaca que a redação aproveitada tem o objetivo de manter a liberdade na negociação de preços, garantindo a economicidade do serviço.

O vice-presidente do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra), Otavio Fragoso, acredita que o projeto de lei 4.392/2020 destoa dos demais projetos que vêm sendo apresentados ao longo dos anos para discutir a praticagem. Ele avalia que as propostas de mudanças presentes nesse PL são preocupantes, porém considera difícil que elas avancem quando esbarrarem nas normas vigentes e nos padrões internacionais adotados em outros países de destaque na navegação e que tenham regras semelhantes às brasileiras para o serviço. Atualmente, a categoria é regida pela lei complementar 97/1999 e pela LESTA, que tem um capítulo sobre praticagem. Além disso, a autoridade marítima tem uma norma específica para a atividade.

Fragoso observa que os PLs normalmente propõem a transferência de itens das normas da autoridade marítima (Normam) para a LESTA, mas respeitam o padrão operacional da praticagem. Ele aponta que o PL 4.392, porém, propôs uma série de alterações na própria organização técnica da praticagem, na prestação do serviço, no número de prácticos e tenta estabelecer critérios técnicos em áreas que seriam de competência da Marinha, vistos como alterações que destoam do padrão cumprido no mundo inteiro. “O que este PL está propondo, no meu ponto de vista, é uma aberração. Está saindo do padrão da praticagem internacional, para alguma coisa que só vai acontecer no Brasil. Não tem isso em lugar nenhum do mundo”, afirma Fragoso.

Para Fragoso, a proposta de a regulação econômica da praticagem passar a ser feita pela Antaq, e não mais pela autoridade marítima, demanda mudar a lei complementar. Ele desconhece países em que a discussão de valor esteja dissociada da regulação da atividade, do ponto de vista técnico. “Não pode ter uma entidade dizendo como a praticagem deve funcionar dissociada da entidade que dirá quanto custa. Quem diz como a praticagem tem que ser tem que definir também quanto ela vai custar”, defende. Ele acrescenta que o modelo adotado no Brasil funciona com negociações livres e

que, quando não ocorre acordo, a autoridade marítima deve intervir na negociação para solucioná-la. Ele ressalta que a praticagem não deixa de prestar o serviço, independentemente de qualquer impasse.

Caso a regulação econômica da atividade passe da Marinha para a Antaq, a agência teria a tarefa de fixar limites de preço em cada zona de praticagem. O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, afirma que, se o Congresso decidir conferir à agência a competência para regular a praticagem, a autarquia conta com servidores qualificados para a função. Ele diz que a regulação econômica da praticagem vai muito além de coibir abuso nos preços. “O ponto principal é assegurar a prestação do serviço adequado, que inclui padrão de serviço, preço justo, qualidade, eficiência, regularidade, questões ambientais e modicidade”, avalia.

Nery pondera que uma eventual atuação da agência reguladora sobre a atividade não afasta a competência da Marinha para regular os aspectos voltados à segurança marítima. “A Antaq fará uma regulação responsiva, analisando todo o impacto regulatório que possa ser gerado ao setor”, comenta o diretor-geral da agência.

A Marinha do Brasil informa que a regulação econômica do serviço de praticagem constitui um tema que extrapola as atribuições da autoridade marítima, que cumpre a função da reguladora técnica desta atividade. As atuais possibilidades de atuação estão previstas na Normam-12 da Diretoria de Portos e Costas (DPC). Em nota, a DPC lembrou que a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP), criada pelo Decreto 7.860/2012, tinha como um de seus objetivos a elaboração de propostas para metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem e preços máximos desse serviço em cada zona de praticagem.

De acordo com a DPC, a escala de rodízio único, que visa garantir a disponibilidade ininterrupta do serviço de praticagem e evitar a fadiga do prático na execução das tarefas, além de contribuir para a manutenção da habilitação desses profissionais, também está prevista na Normam-12. A autoridade marítima considera a norma um dos mecanismos garantidores da segurança da navegação, conforme prevê a LC 97/1999.

A praticagem também é objeto do processo aberto em 2018 no Tribunal de Contas da União (TCU), sob relatoria do ministro Bruno Dantas e que ainda não foi apreciado pelo tribunal. A auditoria operacional da Corte de Contas vai avaliar se as ações dos órgãos e entidades envolvidos com o serviço de praticagem no Brasil estão assegurando uma regulação de qualidade do setor. O principal achado apontou que o serviço é oferecido em situação de monopólio. A área técnica entendeu que, apesar da qualidade do serviço oferecido e da regulação técnica exercida pela Marinha, a atividade carece de regulação econômica. O relatório foi concluído na unidade técnica e aguarda apreciação do ministro-relator.

Fragoso, do Conapra, afirma que cada zona de praticagem tem sua própria negociação com usuários e que a maior parte das praticagens firmou acordos. Ele ressalta que, mesmo sem acordo, a categoria não deixa o usuário desassistido. Segundo Fragoso, o processo para chegar a um consenso sobre o preço não é simples, mas tem evitado conflitos. “Ao longo dos anos, esses contratos vão se organizando de maneira que discussões vão ficando menores. Vamos chegando a termos que vão limitando pontos de discordância e as discussões ficam mais fáceis”, diz.

Para o prático, a reclamação de valor é natural e acontece em vários países. Fragoso pondera que ter número limitado de profissionais, sem controle sobre preço, não constitui monopólio. “Praticagem tem essa característica de número limitado de prestadores de serviço e de não estar aberto à concorrência. Como as regras do mercado não funcionam, existe sempre um ‘disse-me-disse’ em relação à discussão sobre monopólio. Não podemos obrigar ninguém a pagar o preço que queremos. Esse monopólio na prática não se constitui”, analisa.

Até o fechamento desta edição, o Conapra estava empenhado em obter uma resposta do Ministério da Saúde a respeito da carta enviada, em abril, ao ministro da pasta, Marcelo Queiroga, na qual a entidade solicitou a inclusão de práticos e funcionários de praticagem no grupo prioritário da



vacinação. A avaliação da categoria é que o Plano Nacional de Operacionalização da Vacinação contra Covid-19 (PNO) prevê que os trabalhadores de transporte aquaviário e portuário precisam comprovar que são funcionários de empresas brasileiras de navegação (EBNs) ou de empresas portuárias.

“Nesse momento, os práticos deveriam estar incluídos. O Ministério da Saúde não incluiu textualmente a categoria de práticos e colaboradores das empresas. Não adianta ter todos vacinados e os práticos não, senão vão continuar sendo um vetor de transmissão porque o convívio é intenso”, alerta o vice-presidente do Conapra. Fragoso explica que, enquanto o tripulante e o comandante do navio trabalham segregados nos navios após os testes, o práctico pode ir a bordo de três a quatro navios em apenas um dia de trabalho.

O Conapra acredita que o número de contágios entre os práticos tenha sido menor do que em outras atividades, graças aos protocolos de controle. A praticagem chegou a registrar alguns casos de falecimento pela doença e, em casos confirmados ou suspeitos, o participante da estrutura de atendimento era afastado por ao menos 14 dias. “Felizmente, não houve em nenhuma praticagem um acúmulo grande de casos ao mesmo tempo. Se isso acontecesse, poderia ter tido prejuízos à escala”, conta Fragoso.

Procurado pela Portos e Navios, o Ministério da Saúde informou que os profissionais da praticagem poderão ser vacinados contra o novo coronavírus, desde que comprovem a atuação como trabalhadores de transporte aquaviário ou trabalhadores portuários, em alinhamento aos grupos prioritários, definidos no PNO. No entanto, a praticagem considera que os práticos ainda podem encontrar dificuldades de se imunizarem entre os grupos prioritários porque não se enquadram nas opções citadas pelo plano nacional.

“A praticagem não se enquadra nesses casos. O práctico é um aquaviário não tripulante, sócio de uma empresa de praticagem e deveria comprovar sua atividade com a Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), documento de identificação de aquaviários; enquanto que, para os funcionários das empresas de praticagem, a comprovação seria o vínculo com essas empresas”, afirmou em nota o Conapra.

Durante a pandemia, a praticagem vem expandindo seus centros de simulação nos principais pólos portuários do país. As restrições a viagens internacionais e a deslocamentos domésticos contribuíram para a categoria focar em treinamentos e simulações em instalações próprias ou da Universidade de São Paulo (USP), uma de suas principais parceiras de pesquisas. A Technomar é responsável pelos centros de simulação implantados pelas praticagens.

Um dos centros de simulação de manobras mais completos é o do Rio de Janeiro, que iniciou operações em abril. A unidade no Rio, instalada em anexo ao seu centro de controle operacional, tem um módulo específico para operação com rebocadores. As praticagens do Ceará, Maranhão e São Francisco do Sul também contam com simuladores para treinamentos de práticos. Os atuais centros são destinados a treinamentos com cenários da zona de praticagem específica, onde o práctico pode treinar manobras de emergência e realizar atividades que costumavam ser feitas em simuladores de terceiros, geralmente fora do Brasil e, agora, podem ser feitas no país.

Fragoso diz que a falta de possibilidade de treinar fora do Brasil estimulou as zonas de praticagem a procurar soluções nacionais. “Sentimos essa necessidade porque, desde o início da pandemia, tivemos que parar nossas viagens que fazíamos para treinar em simuladores ao redor do mundo. A praticagem realizou nos últimos anos treinamentos de vários tipos em vários simuladores em outros países”, lembra Fragoso.

Em parceria com a USP, o Conapra está montando um centro de simulação em Brasília. Com as futuras instalações, será possível realizar simulações de engenharia no simulador da USP ou no simulador do Conapra em Brasília. Fragoso explica que a tecnologia será a mesma e o controle da simulação será feito pela universidade. “Além de permitir acesso a facilidades que não teríamos no



simulador normal porque são oferecidas pelo padrão tecnológico desenvolvido pela USP, podemos simular uma série de situações que podem ser úteis nos projetos de engenharia”, adianta.

Fragoso diz que, atualmente, as únicas simulações que precisam ser feitas fora do Brasil são aquelas com modelo tripulado, que tenham “miniaturas de navios” que reproduzem em menor escala características de navios em tamanho real. Os práticos brasileiros costumam passar por esse tipo de simulação em países como Estados Unidos, França e Panamá. Praticagens, principalmente da América do Sul e do Panamá, já vieram participar de cursos de atualização de práticos (ATPR). Fragoso cita a Argentina, que enviou práticos para o Brasil e começou a desenvolver um sistema semelhante. Atualmente, o ATPR aguarda a retomada das aulas presenciais, interrompidas durante a pandemia.

O vice-presidente do Conapra destaca que o simulador do Rio de Janeiro (full mission) é um dos mais avançados em termos de equipamentos, enquanto o de Brasília terá características ainda superiores, na medida em que vai incorporar outras facilidades para projetos de engenharia. Fragoso ressalta que a praticagem não tem a finalidade de fazer simulação de projetos de engenharia, normalmente feitas pela USP. Ele cita que, recentemente, terminais do Amapá fizeram simulação na USP e que Santos fez simulações para navios com 366 metros. “Todos os projetos que envolvem novos terminais ou alteração do navio-tipo, mexendo em características de canal de acesso ou bacia de evolução ou redefinir profundidades para atender as necessidade dos terminais, são feitos na USP”, elenca.

Ele conta que o Porto Sudeste (RJ) vai começar em breve a operação ship-to-ship e passa por análise preliminar de riscos. Os estudos com participação do LabRisco/USP visam indicar como será feita a simulação nas futuras manobras. Fragoso diz que a demanda de novas simulações diminuiu um pouco com a pandemia, mas continua a ser importante, na medida em que ocorrem permanentemente tentativas de crescimento de padrão de navio ou acrescentar novos tipos de operação.

“Chegamos no limite que, praticamente, não conseguimos mais fazer nada ir adiante sem processo de simulação porque estamos perto do limite que as normas estabelecem”, salienta. Ele observa que, cada vez mais, operadores de terminais e armadores procuram evitar despesas desnecessárias, como no uso de dragagem, sinalização e rebocadores, com desafio de tornar as operações mais econômicas e seguras.

Em Pernambuco, a praticagem utiliza, em fase de testes, um equipamento portátil desenvolvido no Brasil que auxilia a decisão do práctico durante as manobras, fornecendo informações mais precisas sobre o posicionamento do navio do que os sistemas de bordo da embarcação. O Portable Pilot Unit (PPU) brasileiro levou três anos para ser desenvolvido por uma empresa incubada na USP, que contou com apoio da praticagem. A ferramenta auxilia nas manobras com navios de grande porte, como porta-contêineres, em que dois práticos vão a bordo. O PPU pode integrar informações específicas de cada zona de praticagem e ser configurado para atender às necessidades particulares de cada uma delas. Além disso, a manutenção nacional dispensa o envio do aparelho ao exterior.

O práctico Tomás Hatherly, diretor-presidente da Praticagem de Pernambuco, afirma que o aparelho está entre os mais precisos do mundo, com exatidão de centímetros. Ele explica que a instalação é feita rapidamente pelo práctico quando sobe a bordo. São afixadas uma ou duas antenas na asa do navio que fornecem as informações para um tablet que exibe a carta eletrônica. A solução foi apresentada por representantes da praticagem local ao diretor de gestão portuária do Porto de Suape, Paulo Coimbra.

O diretor considerou que tal equipamento confere grau de segurança e acuracidade em nível internacional, superando barreiras de desconhecimento tecnológico ou mesmo de condições meteoceanográficas de Suape. “Esse tipo de tecnologia utiliza com maior eficiência as características naturais do porto, como profundidade e águas tranquilas, assim como também garante maior eficiência nas operações”, comenta Coimbra.

A desenvolvedora destaca que conseguiu uma solução que conta com sensores próprios altamente precisos e independentes dos recursos nativos do navio. “O Orbis é capaz de indicar os parâmetros de movimento do navio com exatidão centimétrica, graças ao seu método de posicionamento RTK (Real-Time Kinematic), bem como exibir detalhes do relevo submerso, a variação dinâmica do calado do navio e a intensidade dos elementos ambientais em tempo real”, explica Rodrigo Barrera, co-fundador da Navigandi.

Hatherly, da Praticagem-PE, diz que, nos últimos anos, a categoria vem participando de reuniões com autoridades portuárias e marítimas a fim de contribuir com a adequação do canal e das operações a fim de se antecipar às futuras operações a serem recebidas no porto. Ele cita que, em 2018, os atores já discutiam a chegada de navios com 334 m e que já começavam a participar de uma série de simulações projetando navios de porte cada vez maior em Suape.

Entre os pontos de atenção para operações desses grandes navios, o prático observa os ventos constantes em Suape ao longo do ano e o raio de curva estreito do porto interno. Hatherly explica que, para acessar o porto interno em Suape, o navio passa próximo ao terminal PGL-3, de granéis líquidos, ligado à refinaria, cujas operações não podem ser interrompidas. “Nesse processo, identificamos ser essencial o PPU de alto gabarito para que o prático ‘P2’ pudesse assessorar o ‘P1’ nessas manobras complexas”, conta.

O Porto de Suape foi homologado pela Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) para receber porta-contêineres classe New Panamax, que medem 366 metros de comprimento, 52 metros de boca e capacidade para cerca de 14 mil TEUs. A portaria 37/2021, publicada pela administração portuária, estabeleceu parâmetros operacionais e de manobra de navios para que Suape possa receber embarcações com comprimento total (LOA) entre 337 até 366,99 metros, e largura máxima (boca máxima) entre 48 e 52,99 metros.

O presidente da Praticagem-PE projeta que o aparelho vai ser integrado a sensores meteoceanográficos que o porto já tem. A expectativa da praticagem é integrar o PPU com o sistema de calado dinâmico (ReDraft) até o final deste ano. Ele lembra que, quando os estaleiros do estado (Atlântico Sul e Vard Promar) estão com atividades aquecidas, aumenta o tráfego de embarcações. No entanto, os estaleiros estão há alguns anos com poucos projetos em carteira. “Esperamos, no máximo, no primeiro semestre do ano que vem, estar com o PPU plenamente integrado com esses sistemas para render a máxima assistência, inclusive com uma eventual retomada dos estaleiros”, avalia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2021

LOGÍSTICA PARA EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO SE POSICIONA PARA ATENDER A AUMENTO DA DEMANDA

Por Letícia Helena PORTOS E LOGÍSTICA 14 Junho 2021

A perspectiva de crescimento da receita das exportações de minério de ferro do Brasil em 2021 e a demanda cada vez maior da China — nosso principal comprador — provoca uma indagação: a quantas anda a logística deste setor? Ferrovias, rodovias, terminais portuários estão preparados para garantir o transporte do principal produto que passa pelos portos brasileiros, representando 52% do volume total de granéis sólidos?

“O minério de ferro está vivendo um novo boom. E isso afeta diretamente a logística”, afirma o diretor de relações corporativas e sustentabilidade do Porto Sudeste, Ulisses Oliveira. “A economia chinesa não apenas foi retomada como voltou a crescer e o câmbio está favorável. Mas isso tem impactos positivos e negativos para o setor”.

Um estudo da Antaq apontou que o minério de ferro foi a carga mais movimentada pelo setor portuário em 2020. No total, foram 356 milhões de toneladas, que renderam US\$ 26 bilhões ao país. Em seguida, petróleo e derivados com 262 milhões de toneladas. A terceira posição ficou com os

contêineres (118,2 milhões de toneladas). A soja, com 104,2 milhões de toneladas, ficou em quarto lugar.

Em 2021, a Associação do Comércio Exterior do Brasil (AEB) prevê que as receitas com exportações de minério de ferro do Brasil crescerão cerca de 60%. Com isso, a commodity deve ultrapassar a soja na liderança do ranking de geração de divisas. Segundo a AEB, as exportações devem alcançar US\$ 41,25 bilhões. Como a soja também deve ter números recordes em volume de vendas e de carga, a AEB acredita que o Brasil pode fechar 2021 com um superávit comercial em máxima histórica de todos os produtos, de quase US\$ 80 bilhões, superando 2017, quando alcançou US\$ 67 bilhões.

As análises se baseiam em um fato: os preços do minério de ferro embarcado para o exterior não param de subir. No primeiro quadrimestre, de acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), esse aumentou chegou a 77,6%. Em abril de 2021, o Brasil vendeu a commodity por um valor médio de US\$ 129,8 por tonelada. No mesmo período de 2020, de acordo com os dados da Secex, esse valor era de US\$ 67,6 por tonelada.

Oliveira, do Porto Sudeste, lembra que o dólar alto facilita as exportações, mas, em contrapartida, o combustível fica mais caro, desencadeando aumentos em cadeia. Por conta das restrições provocadas pela pandemia, o frete marítimo também se tornou mais dispendioso. Nessa complexa cadeia de produção — da mina ao porto e que pode envolver ferrovias e rodovias — outro fator influencia de modo geral.

“As mineradoras estão passando por um momento difícil. Após os acidentes em Mariana e Brumadinho, foi preciso reforçar a segurança e isso fez com que o custo do minério ficasse mais caro. As empresas precisaram fazer grandes investimentos no processamento do minério”, explica Oliveira.

O rompimento da barragem do Fundão, em Mariana (MG), de propriedade da Vale e da BHP Billiton, e controlada pela Samarco, ocorreu em 5 de novembro de 2015 e provocou 19 mortes. É considerado o maior desastre ambiental da história do Brasil, já que o mar de lama destruiu povoados inteiros e centenas de casas. O Rio Doce praticamente foi soterrado pelo mar de lama, que chegou ao oceano, no Espírito Santo. Pouco mais de três anos depois, em 25 de janeiro de 2019, a barragem do Córrego do Feijão, na região de Brumadinho (MG), se rompeu, matando 270 pessoas.

A partir desses dois acidentes, as mineradoras se viram obrigadas a adotar processos de produção menos arriscados. A própria Vale, por exemplo, vai investir R\$ 11 bilhões, até 2023, para que o processamento do minério de ferro seja feito a seco. Como o nome indica, esse sistema dispensa o uso de água, e, portanto, não gera rejeitos, eliminando a necessidade de barragens.

A adaptação a processos mais seguros somada à pandemia paralisou ou deixou em marcha lenta a atividade das mineradoras, em especial das pequenas e médias. Porém, com a economia da China a todo vapor a partir do último trimestre do ano passado, a demanda por minério de ferro entrou em marcha acelerada — os chineses consomem 98% de toda a produção do planeta. Resultado: o Produto Interno Bruto (PIB) da China cresceu 2,3% em 2020 em comparação com o ano anterior, as economias dos outros grandes encolheram, e sobrou um gargalo na logística do minério no Brasil.

“Quando a economia da China reabriu, a demanda voltou a crescer e ficou claro que é preciso investir em infraestrutura ferroviária, rodoviária e portuária”, afirma Oliveira. “Mais uma vez, as commodities vão salvar a economia do país, mas, para alcançarmos resultados, teremos que resolver os gargalos de logística”.

Esses gargalos, diz Oliveira, costumam atingir mais as pequenas e médias empresas, em especial do Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais, já que tanto a Vale quanto a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) têm sistemas próprios de escoamento do minério. De olho na produção delas — e de alguns players grandes do mercado, como a Usiminas e a Gerdau — o Porto Sudeste se firma como



uma boa opção para a operação da commodity. A instalação faz parte do Complexo Portuário de Itaguaí, um complexo formado pelo Porto de Itaguaí e por terminais privados da Vale e da Ternium. Juntos, respondem por 22% da movimentação nacional de minério de ferro.

Como há espaço para crescer, o Porto Sudeste está investindo R\$ 14 milhões em uma obra de infraestrutura aquaviária, que permitirá a movimentação de navios com 210 mil toneladas. Hoje, a instalação recebe navios com, no máximo, 200 mil toneladas.

“A Baía de Sepetiba tem um potencial de logística incrível, que pode trazer benefícios econômicos para toda a região. Em cinco anos, o Porto Sudeste já se consolidou como uma alternativa segura e sustentável para operação do minério de ferro”, afirma o diretor de relações corporativas e sustentabilidade do Porto Sudeste.

No Ferroport, em São João da Barra, uma joint-venture da Anglo-American com a Prumo Logística, as perspectivas para os próximos anos também são otimistas. Especializado em minério e ferro, o terminal tem o maior mineroduto do mundo, com 530 quilômetros de extensão, atravessando dois estados e 33 municípios. É por ele que a commodity vem de Conceição de Mato Dentro (MG). Desde que iniciou suas operações, em 2014, já foram embarcadas 100 milhões de toneladas. Com capacidade instalada para 26,5 mil toneladas/ano, a estrutura está sendo adaptada para alcançar 30 milhões de toneladas/ano. O Ferroport trabalha com navios Panamax e Capesize e já operou 640 embarcações.

“Estamos nos organizando para viabilizar as exportações de pequenas mineradoras, que têm nos procurado para trazer o minério de ferro até aqui, por modal rodoviário”, explica o CEO da Ferroport, Carsten Bosselmann,

Com todos os desafios que a pandemia apresentou, 2020 foi o melhor ano da Ferroport. A empresa contratou a consultoria do Hospital Albert Einstein — referência no país em infectologia — para estabelecer protocolos sanitários e, com isso, não interrompeu a operação. Embora hoje opere apenas com o minério de ferro da Anglo-American, o terminal tem potencial para expansão.

“Temos uma área prevista para expansão, que poderá dobrar a capacidade. Por enquanto, o Brasil dá conta de exportar o que o mercado mundial demanda, mas se houver necessidade conseguimos crescer”, diz Bosselmann.

Em termos de navegação de longo curso, a Vale aposta na eficiência de seu primeiro minereiro de grande porte equipado com sistema de velas rotativas (rotor sails). A embarcação, pioneira no mundo, promete um ganho de eficiência de 8%, com a redução de até 3,4 mil toneladas de CO2 por navio por ano. Se tudo der certo com o piloto, 40% da frota poderá adotar o novo sistema.

Se em longo curso há novidades, a lógica de transporte do minério de ferro por hidrovias até os portos encontra muitos obstáculos. Em Mato Grosso do Sul, por exemplo, o volume de exportação de minério de ferro entre 2019 e 2020 caiu 39%. Ano passado, o estado movimentou 1.950 milhão de toneladas da commodity, contra 3.216 milhões do ano anterior. Em valores, segundo os dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Secex/MDIC), o minério enviado ao exterior ficou em torno de US\$ 80 milhões de dólares, enquanto em 2019, chegou a US\$ 129,483 milhões.

“O minério realmente está com patamares elevados, se não tivéssemos essa questão da redução do calado do rio, 2020 poderia ser melhor. Se retomarmos a navegação, isso pode potencializar o minério”, explica o secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (Semagro), Jaime Verruck.

Consultor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), Henrique Alvarenga explica que, apesar dos números positivos em 2020, a representatividade do minério de ferro vem caindo na última década. Em 2010, por exemplo, o volume da commodity transportado pelos portos brasileiros correspondia a 60% do total. Mesmo em relação à Taxa Composta Anual de Crescimento (CAGR), o resultado do

minério de ferro é menor, por exemplo, do que o da soja e do milho. O CAGR do minério de ferro ficou em 3,1%, enquanto o milho chegou a 16,7% e a soja, 14%, indicando a força do agronegócio.

O processo de privatização de terminais portuários — a previsão, para 2021, é de 17 novas concessões — pode ajudar a recuperar os números da década de 2010. Diretor da área de Óleo & Gás da Alvarez & Marsal, Mauro Destri observa que o investimento privado em portos pode ser um bom caminho para melhorar a estrutura e dar condições para que o Brasil se torne mais competitivo no mercado internacional.

“A estrutura portuária é muito atrasada. Ainda usamos guindastes da década de 1970 em alguns terminais. São equipamentos ultrapassados, que tornam as operações mais lentas e menos seguras”, afirma Destri. “Hoje, os guindastes são feitos em metais mais leves, com sistema antitravamento e componentes eletrônicos que tornam seu uso muito mais otimizado.”

Para o diretor da Alvarez & Marsal, é fundamental investir em tecnologia para a logística portuária e, principalmente, apostar em soluções que garantam mais eficiência e mais eficácia nas operações. “A questão da tecnologia precisa ser discutida, para facilitar a modernização dos terminais. É possível, por exemplo, implantar mapeamentos em tempo real, que façam um controle rigoroso da entrada e saída das cargas”, observa ele.

Destri também destaca que, em relação ao minério de ferro, além de garantir uma logística mais eficiente e eficaz, o fator político precisa ser levado em consideração, se o Brasil realmente quiser que essa commodity se mantenha no topo da cadeia de exportações.

“Quem é o nosso principal comprador? A China. Não dá, para, a toda hora, brigarmos com um cliente tão importante. A economia brasileira é muito dependente dessa relação comercial”, afirma ele.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2021

FORNECEDORES DE EQUIPAMENTOS DE SALVATAGEM SOFREM RETRAÇÃO NA PANDEMIA, MAS SEGMENTO SEGUE ATIVO

Por Leticia Helena NAVEGAÇÃO 14 Junho 2021

A pandemia da Covid-19 provocou abalos no mercado de equipamentos de salvatagem, mas não impediu que as empresas, mesmo adaptando seus processos aos protocolos sanitários, lançassem novidades e fizessem bons negócios. A Índios Pirotecnia prepara a entrega de 800 conjuntos de equipamento de sinalização para balsa e salva-vidas para a Marinha de Guerra. A Flexprin contabiliza a venda de 200 unidades da cesta de transbordo Apollo 6, enquanto a Ativa Náutica disponibiliza, no segundo semestre, o primeiro salva-vidas inflável certificado pela Marinha do Brasil.

“O mercado de salvatagem foi impactado na proporção da diminuição da atividade de óleo e gás no país”, observa o gerente comercial da Flexprin, Álvaro Moraes. “Em um primeiro momento, a Petrobras modificou os contratos com seus operadores da indústria e paralisou as sondas de perfuração, entre outras atividades, o que repercutiu na demanda de produtos e serviços”.

Os contratos para novas áreas de produção foram temporariamente suspensos, muito em decorrência das incertezas trazidas pela pandemia. A partir do momento em que o setor de óleo e gás foi considerado essencial — e, portanto, livre de paralisações — o setor começou a se reestabelecer.

“Não houve uma paralisação total, mas um ajuste de organização para que as operações de drilling pudessem ser retomadas, sem risco para os trabalhadores. No final de 2020, os contratos foram retomados e, apesar dos atrasos, novos cronogramas para unidades de produção foram estabelecidos. Se você somar a isso o começo da campanha de vacinação e os indícios de recuperação da economia, é possível avaliar que o setor de salvatagem está voltando a respirar com mais tranquilidade”, afirma Moraes.



A Flexprin trabalha há 45 anos com balsas infláveis, entre outros produtos, e, pouco antes da pandemia, conseguiu a primeira homologação da Apollo 6, a cesta de transferência pessoal offshore que oferece um sistema diferente para o transporte de passageiros. Feito em aço inox, o equipamento tem uma estrutura externa que protege os passageiros contra impactos laterais e verticais. Eles são transportados sentados e presos a cintos de segurança de quatro pontos. Há espaço ainda para mais um passageiro e uma maca, caso a cesta precise ser usada em resgate. A capacidade de fluabilidade é permanente, de modo que o equipamento não afunda mesmo se perfurado.

“Já estamos recebendo clientes do exterior, interessados em adquirir a cesta”, diz o gerente comercial da Flexprin, lembrando uma outra frente de atuação da empresa que não ficou estagnada na pandemia. “Nós produzimos barreiras de contenção contra resíduos sólidos e contra óleo e observamos que a área ambiental tem preocupado muito as empresas”.

A chegada de um equipamento novo ao mercado envolve um processo longo, que passa por diversas etapas na Diretoria de Portos e Costas da Marinha. O primeiro passo é a análise do equipamento para checar se atende a todas as normas nacionais e internacionais. A seguir, o equipamento é submetido aos testes previstos nas normas. Somente com a aprovação em todas as fases anteriores, os equipamentos recebem o Certificado de Homologação.

Para ter certeza de que tanto as fábricas quanto as embarcações estão na rota certa, a DPC também realiza vistorias periódicas, tanto a bordo de barcos, navios e plataformas quanto nas sedes das empresas fabricantes dos equipamentos. Em 2019 e 2020, foram realizadas cerca de 200 mil inspeções navais e vistorias por ano. Nas visitas aos fabricantes. Já nas embarcações e plataformas, as inspeções são aleatórias, para evitar que o operador faça alguma “maquiagem” nos equipamentos apenas para a aprovação. Há também eventos periódicos de checagem das certificações. Todo o material homologado e todos os dados sobre os fabricantes ficam disponíveis para consulta no próprio site da DPC.

A Ativa Náutica passou por todo esse processo para homologar o primeiro salva-vidas inflável certificado pela Marinha do Brasil. O produto estará disponível para venda no final do segundo semestre de 2021, atendendo às classes III, IV e V.

“Adquirimos know-how de uma empresa japonesa com mais de 80 anos no mercado e achamos que esse produto vai vender muito bem para offshore, porque ocupa menos espaço e não é tão quente para o usuário”, explica a diretora da Ativa, Julia Ramalho. “Estamos entrando em um mercado no qual, por ano, importam-se cerca de 30 mil unidades”.

A empresa é uma confecção técnica especializada em coletes salva-vidas e boias, a única fabricante no Brasil com produtos certificados nas cinco classes de navegação estabelecidas pela DPC. Mesmo antes da pandemia, a Ativa já vinha investindo em novas tecnologias, automação e profissionalização dos processos. Com a chegada do coronavírus, porém, precisou até reformular o layout da linha de produção para atender aos protocolos sanitários.

Julia conta que, até 2020, a empresa crescia entre 15% e 20% ano a ano, seguindo uma tendência de alta do setor de equipamentos de salvatagem. A partir de março de 2020, o mercado ficou instável, mas começou a se recuperar a partir de agosto. A venda de coletes de trabalho, de maneira geral, se manteve estável. Ela lembra que esse segmento é relativamente jovem no Brasil, quando comparado ao de outros países que tem indústrias de salvatagem com mais de 80 anos. “Com a aceleração das informações, avanços tecnológicos e investimentos em pesquisa e maquinária, somos capazes de entregar equipamentos competitivos e inovadores para o mercado nacional e internacional. Embora o segmento sofra reflexos dos altos e baixos do mercado naval e de petróleo, temos crescido ao longo dos últimos anos”, diz ela.

Os bons resultados pré-pandemia da Ativa refletiam muito mais o crescimento do setor náutico como lazer do que a pujança da indústria naval. Com a crise econômica e política que se instalou no país a partir de 2016, a indústria naval desacelerou, deixando para trás os tempos de construção de

dezenas de navios por Petrobras e Transpetro e da corrida ao pré-sal, com a construção de plataformas e de barcos de apoio offshore. De lá para cá, a cartela de clientes do setor de salvatagem ficou restrita a cabotagem, rebocadores, apoio offshore, navegação fluvial e pesca profissional. As petroleiras renovam seus equipamentos para uso nas plataformas de petróleo offshore e a Transpetro compra para seus 55 navios.

Outro cliente de grande porte é a Marinha. A Índios Pirotecnia está entregando 800 kits de sinalização para balsa e salva-vidas, um item de segurança indispensável e, que, cada vez, tem mais tecnologia embutida. “Nenhuma sinalização no mar acontece sem um equipamento de pirotecnia. É um tipo de comunicação que independe de baterias ou energia ou seja, não corre o risco de não falhar ou não acender”, explica o diretor da Índios, Pedro Miranda. “Nossa tarefa é torná-lo, a cada ano, mais seguro e confortável para o usuário, de forma, por exemplo, que ele se adapte melhor ao punho ou que seja mais leve no disparo”.

Miranda observa que, além de mais tecnologia e mais segurança, o mercado de salvatagem, em um mundo tão globalizado, precisa pensar, cada vez mais, na relação custo-benefício de seus produtos.

“Com a pandemia, o mercado levou um baque. Muitos serviços pararam e muitas empresas interromperam suas negociações até ver o que ia acontecer. Para podermos competir, inclusive fora do Brasil, temos que pensar em fazer produtos melhores e mais baratos”, afirma Miranda.

Gerente-geral da FujiMetalock Brasil, Fabio Ruiz observa que, independentemente das dificuldades provocadas pela Covid-19, o segmento de salvatagem enfrentou alguns anos difíceis com a crise na indústria naval. Além disso, tanto no Brasil quanto no exterior, a preocupação com a segurança e com a excelência dos equipamentos é cada vez maior, só aumentando a pressão sobre as empresas

“Nosso setor, em última instância, trabalha com a proteção da vida humana. Portanto, é natural que os órgãos reguladores estejam sempre estabelecendo novos parâmetros”, afirma ele. “Toda vez que acontece um acidente em um navio, a investigação leva a melhorias para garantir a segurança dos usuários. Imagine a situação dos trabalhadores de plataformas. Os equipamentos instalados ali precisam garantir a sobrevivência deles em quaisquer circunstâncias”.

Ruiz lembra também que, por conta do coronavírus, o setor de logística teve problemas no mundo todo, obrigando as empresas a alterar seus processos para manter prazos de entrega ou garantir encomendas: “Precisamos até recorrer a fretes aéreos. A cadeia logística global deu um nó, no começo da pandemia. Aos poucos, foi possível operar com uma certa tranquilidade”.

A reinvenção de processos entrou mesmo na ordem do dia do segmento. A tal ponto que, além de salvar vidas no mar, a Ativa decidiu salvar vidas em terra firme: passou a fabricar máscaras, distribuídas gratuitamente ou vendidas por preço de custo. E isso em meio a um processo de downsizing, provocado pela queda de 50% no volume de vendas assim que a pandemia estourou. “Em abril de 2020, fizemos uma demissão muito grande. Mas, assim que o mercado voltou a reaquecer contratamos todos de volta. Só que, aí, havia uma questão: como cumprir os protocolos sanitários?”, indaga ela.

A solução foi fazer uma parceria com o sindicato dos trabalhadores e estabelecer dois turnos, para que o número de operários, em cada um deles, fique pela metade. A Ativa tem 178 funcionários e perdeu apenas um para o coronavírus. Mesmo assim, o moral da equipe ficou abalado. “De cara, afastamos os colaboradores do grupo de risco e implantamos um sistema de testagem: se alguém aparecia com os sintomas, era imediatamente testado. Se desse positivo, era afastado e todos que tiveram contato também faziam testes”, informa Júlia. “Uma de nossas colaboradoras, de 60 anos, contraiu o vírus fora da empresa e morreu. Foi devastador. Levamos muito a sério a cultura de salvar vidas”.

CLASSIFICADORAS ESTÃO ATENTAS A EMISSÕES, EFICIÊNCIA, DIGITALIZAÇÃO E AUTOMAÇÃO

Por Danilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 14 Junho 2021*



A indústria naval mundial passa por rápidas e importantes transformações que trazem incertezas e desafios para operadores, estaleiros, fabricantes e sociedades classificadoras. Com a pandemia, alguns processos como a digitalização, que já avançavam, foram implementados com mais rapidez. A retração econômica global mexeu com as indústrias de shipping e de petróleo e gás, que começam a dar sinais de recuperação na visão de classificadoras. Elas enxergam como tendências, entre outros pontos, o cumprimento das metas ambientais, o desenvolvimento de novos combustíveis, o monitoramento

remoto de ativos, as pesquisas sobre automação e a segurança cibernética.

O diretor técnico do Registro Brasileiro de Navios e Aeronaves (RBNA), Luiz Alberto de Mattos, acredita que as principais incertezas do setor marítimo atualmente são as tecnologias que serão empregadas e quais desafios serão as orientações do mercado. Ele avalia que a segurança é a principal preocupação para o aumento do porte dos navios, inclusive em portos brasileiros. Para Mattos, a automação das embarcações vai exigir cada vez mais confiabilidade da indústria de navegação. Ele observa grande avanço na qualidade dos combustíveis a bordo de navios.

O American Bureau of Shipping (ABS) identifica quatro mudanças principais no setor marítimo que resultam em quatro modeladores globais. O primeiro está ligado à imprevisibilidade do mercado. Outro ponto de atenção está nos impactos regulatórios da jornada de carbono. A introdução e o passo a passo da implementação de novas tecnologias e o dimensionamento dos impactos da Covid-19 completam o cenário traçado pela classificadora.

O vice-presidente do ABS na América Latina, José Carlos Ferreira, explica que essas mudanças estimulam, respectivamente: a motivação para alcançar o transporte marítimo de baixo carbono; a velocidade e o escopo da digitalização; a necessidade de reconhecer e mitigar os riscos de segurança resultantes de novas tecnologias. Por fim, o reconhecimento do papel das pessoas que dirigem e atuam nessa indústria. Tais mudanças e desafios fazem parte das diretrizes que moldam a atividade em uma escala global: ambiental, social e de governança; gerenciamento de segurança internacional; índice de eficiência energética de navios existentes (EEXI) e indicador de intensidade de carbono.

O Bureau Veritas (BV) observa o foco das empresas nas emissões zero e de baixo carbono. Mundialmente, a classificadora realiza trabalhos junto aos armadores relacionados a energias limpas, como GNL, gás natural, solar e eólica aplicadas diretamente nas embarcações. Novos conceitos como indústria 4.0 e internet das coisas (IoT) estão mais presentes nas embarcações, na visão do BV. A sociedade classificadora identifica avanços na área de segurança cibernética e na automação dos ativos.

O gerente executivo da divisão M&O do Bureau Veritas Brasil, Marcos Glad, diz que armadores e proprietários das embarcações têm buscado cada vez mais providenciar a automação de equipamentos e sistemas para melhorar o desempenho das embarcações. Ele explica que são movimentos em diferentes estágios, mas que gradativamente devem atingir embarcações de mar aberto, plataformas e embarcações de navegação interior.

O diretor-executivo da divisão marítima e offshore do Bureau Veritas no Brasil, Marcio Pereira, considera que, mesmo em fase de concepção e avaliação de viabilidade, existem pesquisas de combustíveis alternativos no Brasil que, em algum momento, vão acabar se traduzindo em regulamentação. Em nível mundial, também cresce a preocupação de armadores e de toda a cadeia logística com segurança cibernética. "Todos esses ativos estão mais interconectados e isso acaba

gerando riscos maiores. Já há pelo BV e demais classificadoras um esforço para apresentar soluções para aprimorar a segurança”, analisa Pereira.

Glad acrescenta que o mercado tem o desafio de sempre se adaptar às novas regulamentações e a suas metas. Essa adequação do navio, segundo o gerente do BV, traz com ela uma série de outras atividades interligadas. Equipamentos e sistemas, por exemplo, precisam ser bem desenvolvidos, o que demanda tempo de pesquisas e testes.

Ferreira, do ABS, diz que a digitalização já vinha em velocidade acelerada pela necessidade da navegação revisar seu sistema de custos. Para ele, a pandemia acrescentou o conceito de inspeção remota, que já havia sido lançado visando diminuir dificuldades logísticas enfrentadas pelas empresas. Ferreira diz que as classificadoras sempre foram conservadoras no aspecto de inspeções presenciais, mas a digitalização ajudou a aprimorar o conceito de inspeção remota em algumas situações. Já o processo de análise de dados já vinha seguindo seu curso.

O gerente de desenvolvimento de negócios do segmento marítimo da DNV na América do Sul, Jonas Mattos, aponta aspectos relacionados a controle e redução de emissões junto com a eficiência energética como dois tópicos que geram dúvidas no setor marítimo mundial em relação ao futuro. Algumas decisões são críticas no que diz respeito a investimentos (Capex), assim como custos operacionais, o que vai se traduzir em competitividade. As decisões relacionadas a melhorar a performance da frota atual ou renová-la têm reflexos que se propagam, pelo menos, por 15 ou 20 anos — tempo que seria o esperado para a vida útil da embarcação.

A definição do combustível a ser utilizado é visto como um dos maiores desafios dessa indústria. “Ainda não estamos no ponto maduro em relação às diversas opções de combustível para atender ao objetivo de redução drástica de emissões, com uma tendência de regulamentação cada vez mais restritiva, com competitividade de custos e disponibilidade para abastecimento”, analisa Mattos.

O gerente da DNV considera não haver ainda uma “solução perfeita” nesse campo. A adoção de baterias com aplicação híbrida e do GNL e GLP como combustíveis, por exemplo, está amadurecida, aumentando o número de instalações em tipos diferentes de navios. Outro aspecto que será cada vez mais importante é a aceleração da transformação digital e seus impactos em todo o ciclo do navio, inclusive na operação e gestão da frota.

Glad, do Bureau Veritas, vê a automação como tendência, porém um assunto com diversas frentes. Uma delas é relacionada a controle e monitoramento maior do ativo. A avaliação é que, para o armador ou operador, ter um controle maior da embarcação tende a ajudar na otimização da operação e custos operacionais da embarcação. Outra linha relacionada à automação é a de embarcações sem tripulação. Nesse caso, já existem projetos em escalas menores mundo afora, porém em fase embrionária. Glad encara a automação da embarcação para monitoramento à distância, controle e otimização como tendência.

Pereira também acredita que a evolução no curto prazo será mais na linha de monitorar e fazer supervisão da unidade, podendo estabelecer critérios preditivos e avaliações em caso de incidente. Ele ressalta que navegação totalmente autônoma passaria por mudanças regulatórias dos países e da IMO, envolvendo segurança da articulação de bordo e questões ligadas à tripulação. “Mais provável termos a operação mais assistida com tripulação, mas que facilite o trabalho dela no dia a dia, indique os riscos a serem evitados e ofereçam alternativas”, avalia Pereira.

Um grande ponto de atenção, como previsto na própria IMO, é que toda inovação deve ter risco igual ou menor ao que ela substitui. A DNV participa de projetos relacionados à automação de embarcações de superfície, conhecidos como Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), principalmente na Europa. A leitura da classificadora é que a tecnologia tem evoluído bastante e existe a experiência com veículos autônomos submarinos. A maior dificuldade, porém, ainda se encontra na legislação.

A DNV enxerga três tendências: a primeira é a testagem de tecnologias em operações domésticas sob responsabilidade de autoridade marítima local onde as decisões são mais rápidas do que se fosse para aplicação internacional. Noruega e Finlândia, por exemplo, já definiram áreas específicas para testes de embarcações autônomas com acompanhamento da autoridade marítima local. A segunda em aplicação progressiva, substituindo alguns sistemas por maior automação, antes de se implementar uma embarcação mais autônoma. Outra tendência está em se comprovar a aplicação das tecnologias em embarcações menores antes de expandi-la.

Para Ferreira, do ABS, à medida que a indústria marítima global continuar a se transformar com o aumento de digitalização, automação, aprendizado do comportamento do maquinário e análise de big data, as tecnologias digitais serão um facilitador fundamental na busca para construir um futuro mais limpo, mais seguro e mais sustentável. “As indústrias marítima e offshore estão envolvidas em um estado contínuo de mudança acelerada, alimentado por tecnologias digitais em rápida evolução das quais a automação é um aspecto”, analisa Ferreira.

O ABS apoia a Svitzer e a Kongsberg Maritime no desenvolvimento de um rebocador totalmente operacional e controlado remotamente, batizado de Recotug. Um dos primeiros rebocadores totalmente elétricos com tecnologia autônoma, da Crowley Engineering Services, também é projetado para a classe ABS. Ferreira lembra que a navegação internacional é regida por instrumentos regulatórios, que são um aspecto que não pode deixar de ser considerado.

“À medida que a segurança se afasta das coisas que você pode ver e tocar, para coisas que você não pode ver, como software e dados, o papel do integrador técnico no desenvolvimento de abordagens de segurança para a próxima geração de embarcações se torna extremamente importante. Isso é um aspecto onde as sociedades classificadoras estão concentrando seus desenvolvimentos”, alerta Ferreira.

O crescimento do porte das embarcações traz impactos não apenas relativos a segurança do navio, meio ambiente e pessoas envolvidas, mas também na adequação da infraestrutura necessária para maximizar o benefício do ganho de escala. Além de satisfazer os requisitos técnicos de projeto, questões operacionais e de logística têm que estar preparadas. Na visão da DNV, canais de acesso e terminais com dimensões apropriadas, inclusive profundidade, bacia de evolução para manobras seguras e eficientes, equipamentos e infraestrutura em geral para manuseio de carga e descarga, de forma ágil, segura e em maiores volumes, são alguns exemplos de preocupações que vão além da própria embarcação.

O gerente da DNV acrescenta que os riscos operacionais também devem ser adequadamente avaliados e mantidos dentro de parâmetros aceitáveis. “Tivemos o recente bloqueio do Canal de Suez como um exemplo de riscos que podem causar maiores impactos, caso ocorram problemas na operação. Isto é válido igualmente para o meio ambiente e a segurança das pessoas envolvidas no ciclo de operação”, alerta Mattos.

Pereira, do Bureau Veritas, lembra que o porte de navios classificados aumentou muito nas últimas décadas e hoje a navegação mundial tem porta-contêineres com capacidade acima de 20 mil TEUs. Ele diz que a ocorrência de grandes navios, como de transporte de minério e de contêineres, tem sido aproveitada para aprimorar esses projetos. Pereira cita o uso de ferramentas digital twins (gêmeos digitais, em tradução livre) para auxiliar nos projetos, cobrindo mais casos de verificação, com mais rapidez e ajudando a monitorar a manutenção desses navios.

A solução serve para visualizar o histórico das ocorrências, avaliar eventuais problemas e registrar desgastes da estrutura ao longo do tempo. “Existe uma série de utilizações cada vez mais práticas para permitir que se possa acompanhar de forma mais efetiva”, destaca Pereira. O BV está envolvido em projetos para instrumentar porta-contêineres. Ele recomenda cautela quando se chega nessa fronteira de novos projetos de navios maiores, com melhorias de regras e softwares. “Em navios maiores e mais sofisticados, houve cuidado de se fazer a instrumentação do navio real e se medir os esforços e comportamento da estrutura através de sensores instalados em todo o navio e, com esses dados, tentar retroalimentar estudos e melhorar ferramentas”, detalha Pereira.

O objetivo, segundo Glad, é passar a evolução do modelo real para o modelo eletrônico. Ao longo da vida do navio, será feita a medição das espessuras e o sistema vai sendo retroalimentado no modelo digital e as análises vão sendo realizadas para acompanhar o comportamento das diversas regiões a bordo da embarcação. “A ideia é ser pró-ativo com relação às ações a serem tomadas. Se está tendo um desgaste maior em determinada região, ele atua propondo um reparo ou diferenciação estrutural para melhorar o comportamento na região”, explica Glad.

O aumento das dimensões dos navios é motivo de estudos em todo o setor marítimo mundial. No Brasil, alguns portos já foram homologados para a recepção de navios classe New Panamax, com até 366 metros de comprimento e 60 metros de boca. Ferreira, do ABS, diz que vários segmentos da indústria marítima passaram por essa transformação com aumento das dimensões dos petroleiros, graneleiros e mesmo dos navios de cruzeiro.

Gerenciar os desafios de segurança dos mais recentes projetos de embarcações está no centro desses estudos. “Embora situações frequentes de interrupção pareçam ser o novo normal, pelo menos, uma máxima permaneceu constante em toda a história marítima: a base da segurança é uma tripulação devidamente educada e treinada, operando em uma atmosfera onde a segurança está em primeiro lugar, e seguindo procedimentos bem elaborados, claros e precisos”, frisa Ferreira.

Cada vez aumentam mais as demandas por soluções sustentáveis para as embarcações. Glad, do Bureau Veritas, avalia que o mercado é regulamentado como uma série de restrições e requisitos ambientais, desde descartes controlados de lixo e de esgoto de embarcações até poluição do ar. Ele considera que o navio já tem que ser “green ship” a partir do nascimento do projeto.

Os navios com inventário de itens a bordo geram um manual para manuseio dessas substâncias e desses materiais, o que será importante quando chegar ao final da vida útil do ativo. “O navio limpo passa por esses processos e essa parte de inventário de todos materiais com que o navio é construído para fazer o descarte depois, ao final da vida útil, em termos de energia limpa, além do controle da qualidade de combustíveis”, elenca Glad.

O Bureau Veritas tem uma notação de classe chamada “clean ship”, que demonstra por meio de verificação cuidados específicos até acima dos regulamentos relacionados à limitação da poluição do mar e do ar. Pereira conta que essa notação tem sido adotada pela indústria de cruzeiros de forma mais frequente, mas está disponível a todos os navios. Essa é uma maneira de o armador demonstrar que seu navio usa as melhores práticas em termos de cuidados com meio ambiente.

Uma notação adicional, chamada “green passport”, traz uma série de cuidados e definições que medem o grau de eficiência energética da embarcação, tratamento de lastro e redução de execuções de emissões em relação aos limites. Em 2021, o grupo BV lançou iniciativas “green line” em todas as áreas em que atua no sentido de que seus clientes possam demonstrar compromisso de atender aos requisitos de meio ambiente de forma mais rigorosa.

A regulamentação, segundo Mattos, da DNV, é um grande fator de mudança para navios ecológicos. “O que inicialmente se concentrava no âmbito dos organismos regulamentadores internacionais como a IMO e as autoridades marítimas, agora também é uma realidade, por exemplo, com entidades que congregam agentes financeiros ou afretadores”, explica Mattos. A DNV percebe avanços tecnológicos nos diversos equipamentos, diretamente relacionados ao assunto, em uma praça de máquinas, tais como no MCP e adoção de scrubbers. A utilização de ferramentas digitais, para aquisição, tratamento e análise de dados, transformando em informação útil para melhoria da eficiência operacional, também experimenta evolução.

Mattos cita ainda novas opções de combustível que reduzem emissões, como o GNL e GLP, ainda fósseis mas com reduções consideráveis, além de baterias para pequenas viagens ou utilizada de forma híbrida juntamente com outro combustível e células de combustível (fuel cells).



“Vemos a amônia em um estágio mais avançado em termos de regulamentação ou ainda o hidrogênio, como candidatos na linha de combustíveis “green”. A eles se juntam os biocombustíveis como outra possibilidade. Ainda existe um caminho a ser percorrido em termos de regulamentação, infraestrutura ou competitividade de custos, mas os avanços são claros”, elenca o gerente da DNV.

Ferreira, do ABS, entende que alcançar uma base sustentável para a indústria marítima é certamente o desafio desta era. Esse fator leva a classificadora a apoiar clientes e membros a contribuir com o cumprimento das metas de descarbonização. A leitura é que a adaptação aos novos regulamentos e requisitos que visam reduzir a pegada de carbono coletiva da indústria exigirá soluções inovadoras, que incluem combustíveis com baixo e zero carbono, navios com novas tecnologias e operações mais eficientes. O ABS publicou uma série de documentos de orientação para ajudar a indústria a impulsionar as estratégias de descarbonização, olhando para o desafio de emissões de 2030/2050.

Pesquisas demonstram que o transporte marítimo global pode ser capaz de cumprir as metas de redução de emissões da IMO para 2030 usando a tecnologia existente, inclusive de combustíveis, e adotando melhorias operacionais, mas algo precisa mudar para que as metas de 2050 sejam cumpridas. “Na ausência de uma solução única óbvia que pudesse ser aplicada agora, parece cada vez mais provável que as soluções sejam encontradas combinando duas ou mais opções tecnológicas. Nesse ambiente, a criação de uma estratégia de transição projetada para atender às metas de descarbonização é um imperativo para os armadores”, avalia Ferreira.

Ele acredita que alcançar a meta de longo prazo de descarbonização requer novos tipos de combustíveis, novas tecnologias e novas formas de pensar. Dessa forma, acelerar a chegada de novas tecnologias viáveis exige esforços conjuntos em pesquisa e desenvolvimento por equipes que representam uma variedade de conhecimentos para garantir que as soluções propostas atendam às necessidades da indústria e dos reguladores. Em junho de 2020, o ABS se juntou a um pequeno grupo de líderes da indústria na fundação da instituição Mærsk McKinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, um centro de pesquisa que apoia as iniciativas de descarbonização da indústria naval.

Para Ferreira, a construção naval mundial não é exceção nesse momento de tentativa de recuperação da economia global dos efeitos da pandemia. Ele observa uma retomada das encomendas, principalmente nos estaleiros asiáticos. A classificadora trabalha com os principais projetistas e construtores de navios em diferentes segmentos, incorporando tecnologias inteligentes e recursos de design sustentável. “Vemos essa tendência de projetos de embarcações cada vez mais sustentáveis e inteligentes como parte irreversível no futuro na indústria marítima”, afirma Ferreira.

O Bureau Veritas reconhece que houve redução de novos projetos e algumas obras paradas na construção naval, porém vê as atividades offshore se recuperando gradativamente. A classificadora está acompanhando o projeto de integração da última unidade replicante — P-71, no Estaleiro Jurong Aracruz, no Espírito Santo. O BV também está envolvido na classificação de unidades afretadas da Petrobras, com projetos mais recentes para Mero e Búzios.

A perspectiva, porém, é que deve haver redução das atividades de integração, de construção e comissionamento dessas unidades no Brasil, já que as operadoras têm optado por fazer esses serviços em estaleiros na Ásia. Pereira ressalta que essas unidades futuramente vão operar na costa brasileira e que o segmento continuará importante para a classificadora. Ele espera retomada da atividade de construção naval, o que pode passar pelo programa de incentivo à cabotagem (BR do Mar), atualmente em discussão no Congresso.

Para Pereira, os últimos anos também não foram fáceis para a construção naval no exterior. Além disso, a pandemia afetou a atividade fortemente em 2020. Mesmo assim, o setor começou a ver sinais de retomada. Ele acredita que a tendência de porta-contêineres deve continuar e outros mercados, como granel e petróleo, devem ficar estáveis. “São navios com vida definida, necessidade de renovação de frota, evolução de regulamentos e necessidade de projetos novos serem pensados

com mais eficiência. Esse mercado continuará tendo demanda normal com as flutuações, dependendo das conjunturas de cada momento”, resume Pereira.

Ferreira, do ABS, analisa que houve certa diminuição do nível de encomendas a estaleiros no mundo. As grandes demandas de construção naval se concentram na Coreia do Sul, China e Japão. Outro componente foram as medidas restritivas durante a pandemia, que impactaram os cronogramas e alguns projetos. “Quando gera esse hiato, espera que venha uma onda de reposição. Esperamos que a economia retorne pouco a pouco, como já tem dado sinais em alguns países”, torce Ferreira.

A favor da atividade, o ABS espera o aquecimento da economia mundial, os requisitos de emissão e as exigências de navios mais eficientes. Ferreira identifica uma mudança no cenário global no começo de 2021. “Foi um primeiro trimestre com volume importante de encomendas por parte dos armadores”, analisa.

O ABS tem presença forte no segmento offshore, principalmente na área de produção, que tem se mantido ativa e crescendo constantemente principalmente em produção de petróleo em águas profundas. Ferreira diz que, no Brasil, a navegação é um pouco pulverizada, com poucas empresas atuando no mercado. Atualmente, o ABS tem presença importante na Transpetro e em algumas frotas que operam no transporte de soja no sistema do Rio Amazonas e afluentes.

No apoio portuário, a produção de rebocadores é vista como relativamente pequena pela classificadora. Já o apoio marítimo está sendo retomado aos poucos com algumas concorrências, mas também carece do aquecimento das atividades de perfuração.

Ferreira lembra que o mercado offshore tem longo prazo de maturação. A expectativa é que os leilões de novos campos de petróleo realizados em anos anteriores comecem a se materializar.

Com as melhorias de conexões terrestres, os agentes também esperam que os volumes de grãos movimentados continuem a aumentar, o que significa mais demanda por barcaças. Ferreira acrescenta que o nível de encomenda da navegação não é tão grande quanto no período de expansão do transporte de soja por esse modal, mas continua mantendo estaleiros como o Rio Maguari (PA) ocupados. Outras cargas como gás apontam como alternativa de combustíveis que precisam ser transportados em pequena escala.

Pereira, do BV, diz que a classificadora está ativa na área de navegação interior, principalmente com atuação no Norte do país e na bacia do rio Paraguai, com a frota paraguaia, e na Lagoa dos Patos. Ele afirma que está se tornando prática nos últimos anos certificadoras internacionais serem chamadas para atuar nesse mercado, agregando valor aos ativos.

“Sentimos que é um sinal de amadurecimento do mercado e preocupação dos armadores de buscarem apoio das classificadoras internacionais para demonstrar segurança do projeto e dar condições de manutenção e acompanhamento”, afirma Pereira. Os maiores comboios hoje costumam ter 25 barcaças. Glad acrescenta que a navegação interior costuma ter tamanhos de embarcações mais padronizados e o que muda é o tamanho dos comboios, conforme a necessidade de passagem por alguns trechos do rio.

Para as próximas décadas, o RBNA considera improvável ocorrerem demandas de grande porte. Mattos avalia que, em termos de navios com mais de 200 metros de comprimento, o setor naval brasileiro não dá indícios de que haverá grandes encomendas, a não ser que a Petrobras volte a demandar esse tipo de embarcação. “O que pode ser mais razoável é a encomenda de navios de serviços de mar aberto e de passageiros e cargas, na navegação interior”, estima Mattos, do RBNA.

O diretor técnico do RBNA salienta a importância da capacitação tecnológica para essa indústria. “Com as frequentes crises, foi interrompida a transmissão de conhecimento de gerações a gerações e, com isto, enfraquecendo a capacidade de projetistas aqui no país. Então, a esperança é desenvolvimento na navegação interior”, avalia Mattos, do RBNA.

A DNV considera que a construção naval está deixando para trás um ciclo de baixa atividade e pode estar entrando em um novo ciclo virtuoso em termos globais, com o nível de encomendas já aumentando nos estaleiros asiáticos. Nesse processo, grande espaço para um maior nível de eletrônica embarcada, bem como utilização de recursos digitais para projeto e acompanhamento da construção são tendências claras. A classificadora avalia que a participação de combustíveis alternativos ao tradicional HFO ou MGO ganha cada vez maior penetração.

Aproximadamente 20% dos projetos de construção recentemente contratados não utiliza esses combustíveis tradicionais e o GNL está ampliando sua participação de forma clara. “A tendência para as próximas décadas é de uma maior diversificação em termos de combustíveis nas novas construções. E o Brasil não vai ficar de fora”, projeta Mattos, da DNV.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2021

JURISTAS VEEM POTENCIAL PARA AMPLIAR USO DE ARBITRAGEM NO COMÉRCIO MARÍTIMO BRASILEIRO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 14 Junho 2021

Especialistas acreditam que há espaço para aumento do número de arbitragens marítimas no Brasil. A percepção é que no país existem instrumentos legais que preveem o uso de arbitragem no Direito Marítimo, além de instituições arbitrais qualificadas para realizar arbitragens internacionais. No entanto, muitos dos conflitos ainda vão parar no judiciário brasileiro, sem a presença de profissionais especializados nos temas do setor marítimo e portuário, e levam muitos anos para serem solucionados. Além disso, ainda existem interpretações equivocadas de normas internacionais do setor de navegação. Aos poucos, também amadurecem as discussões sobre a utilização desses métodos e a difusão da arbitragem avança nas universidades de Direito.

O presidente do Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CBMA), Gustavo Schmidt, considera que o processo ainda está em evolução, já que a maioria das soluções arbitrais marítimas envolvendo empresas brasileiras e contratos no Brasil ainda utiliza arbitragem em Londres. Ele observa uma mudança ocorrendo gradualmente e começa a identificar arbitragens para resolver casos com estatais e também empresas privadas no setor marítimo.

Schmidt constata que o movimento a favor da arbitragem no Brasil só começou a se desenvolver a partir de 2001, quando o Supremo Tribunal Federal (STF) confirmou a constitucionalidade da lei de arbitragem (1996). Ele lembra que, inicialmente, as arbitragens sobre questões societárias eram empregadas com bastante frequência. Já o uso de arbitragem no setor de infraestrutura veio a acontecer mais à frente, normalmente em arbitragens de valores mais significativos.

O presidente do CBMA verifica que, historicamente, questões do Direito Marítimo no judiciário são resolvidas em varas empresariais. Ele observa que, por mais preparado, o juiz tem pela frente matérias muito específicas, o que cria dificuldade para o judiciário cuidar desses temas. Schmidt acredita que os métodos de arbitragem têm tudo para funcionar no setor marítimo brasileiro, considerando que o país tem opções de escolher árbitros com especialidades, além de ser uma solução considerada célere. As arbitragens no Brasil, de modo geral, duram em torno de 18 meses para serem concluídas.

Schmidt ressalta que a navegação é uma atividade muito importante na economia brasileira, tanto no ambiente empresarial e de negócios quanto no setor público. Por conta disso, ele vê muitos especialistas sobre o tema no país que podem atuar em arbitragens marítimas.

O presidente do CBMA reconhece que os números da arbitragem marítima no Brasil ainda são tímidos. De modo geral, existem 25 novas arbitragens por ano sobre temas variados que vão desde questões societárias e direito desportivo até construção e infraestrutura.

“Hoje, a cada 25 novas arbitragens uma vai envolver o setor marítimo”, estima Schmidt. Ele diz que é natural a arbitragem ser empregada com cada vez mais frequência no setor marítimo, levando em conta a existência de contratos com dimensão econômica relevante e outros termos subjacentes de alta complexidade técnica.

O CBMA criou uma vice-presidência voltada para compreender as demandas específicas do setor marítimo e portuário e para construir um método que atenda a demandas do segmento, assegurando na lista árbitros especialistas no tema e necessidades sejam devidamente atendidas. “Cada vez mais teremos arbitragens no setor marítimo e portuário”, avalia Schmidt.

Para ele, o judiciário não está preparado para receber esses conflitos de dificuldade técnica e econômica junto com demandas médias de 10 mil novos processos por mês, que demoram a ser resolvidas no judiciário. “Trazer esses processos para a arbitragem permite resolver com rapidez e por pessoas que entendem do tema”, defende. Para ele, o Rio de Janeiro tem vocação natural para arbitragens por ser um polo naval que concentra uma diversidade de atividades nesse setor.

O CBMA percebe evolução relevante da arbitragem no campo legislativo e jurisprudencial no Brasil. Schmidt diz que, paralelamente à lei de arbitragem de 1996 e a sua posterior validação pelo STF cinco anos depois, houve a aprovação de marcos normativos que consolidam o uso da arbitragem, como a lei geral do petróleo e a lei dos portos. Ele lembra da Lei 13.129/2015, que estabelece que a administração pública poderá utilizar-se da arbitragem para dirimir conflitos relativos a direitos patrimoniais disponíveis.

A nova lei de licitações (14.133/2021) também tem uma regra e um capítulo tratando dos métodos de solução alternativos de controvérsias. Schmidt vê o judiciário muito favorável à arbitragem no Brasil, com decisões revalidando arbitragens, o que traz segurança para o mercado e a consolidação efetiva do método no campo legislativo e jurisprudencial no setor marítimo e portuário. “O arcabouço é sólido. Não precisamos de lei, precisamos de mais prática”, conclui Schmidt.

O setor de navegação tem como prática criar novas sistemáticas, procedimentos e formas de operação que geram novos costumes para a indústria e acabam por moldar novas normas e virar leis. Muitas das leis advêm de práticas, costumes e lições aprendidas em determinadas operações. Normalmente, a prática vem antes, depois vem a normatização. As atividades são regidas por uma série de normas internas, como Código comercial, Código civil, leis específicas sobre operações e contratos de comércio marítimo.

O advogado Lucas Leite Marques, sócio do escritório Kincaid Mendes Vianna, observa que muitas delas ainda têm artigos já defasados. Ele cita o código comercial, de 1850, que traz um dispositivo em que o navio é obrigado a zarpar no primeiro vento favorável, o que se aplicava a embarcações a vela. Outro artigo fala que o capitão não pode assediar marinheiros de outra tripulação. Na época, era comum que o navio ficasse mais tempo no porto e o capitão descia e aliciava a tripulação de outro navio para trabalhar no seu.

“Essas regras obsoletas são exemplos de como a prática evolui antes das regras serem criadas ou adaptadas”, aponta. Leite considera importante que sempre haja alguém apto para julgar conflitos que surjam com conhecimento da indústria para que não julgue o processo com base em lei obsoleta ou interpretação literal da lei. A qualificação é essencial para que os julgadores decidam sobre cláusulas de diferentes naturezas.

No Direito Marítimo, arbitragem é a regra da maior parte dos litígios no mundo e pode trazer especialização de algum profissional de mercado, desde um advogado até profissionais de empresas de navegação, brokers, engenheiros navais e de classificadoras com expertise para o tema levado para resolução de controvérsias. Esse profissional vai poder analisar não apenas com ótica nas normas aplicáveis, mas na operação, na prática e na experiência que ele tem com aquele tipo de operação. “As partes confiam em alguém especializado para dirimir o litígio, por meio da arbitragem, para que possa moldar os efeitos de análise num caso concreto à prática da arbitragem nessa indústria”, percebe Leite.

Juristas avaliam que a dinâmica da decisão judicial é mais morosa. A leitura é que a arbitragem pode permitir que o árbitro decida por equidade ou por experiência em práticas da indústria, enquanto o juiz está adstrito à lei. Leite acrescenta que o instituto da arbitragem está intrinsecamente ligado ao Direito Marítimo desde as civilizações antigas, quando qualquer conflito era levado para alguém qualificado para arbitrar o litígio.

No Brasil, a primeira lei específica de arbitragem (9.307/1996) foi modernizada em 2015, mesmo ano em que veio uma lei de mediação. A arbitragem passou por um hiato até o STF declarar sua constitucionalidade em 2001. A partir de 2002, avanços começaram a ser percebidos e muitas questões que geravam disputas e controvérsias foram colocadas em teste.

Para Leite, quando a lei de arbitragem foi atualizada em 2015 já havia um volume consolidado de decisões, inclusive de jurisprudência, sobre limites de arbitragem. Ele acrescenta que a lei dos portos (12.815/2013) e o decreto que a regulamentou (8.465/2015) preveem expressamente a possibilidade de arbitragem para solucionar conflitos relacionados a tarifas portuárias e a outras obrigações financeiras envolvendo operadores, concessionários, arrendatários, autorizatários, ente público, administração portuária e agentes reguladores.

O decreto 10.025/2019, que revogou o decreto 8.465, regula a arbitragem no setor portuário envolvendo administração pública e a expande para outros segmentos da infraestrutura. O decreto prevê que, na hora do litígio, instituições credenciadas podem ser escolhidas para dirimir o conflito. Alguns estados, como Rio de Janeiro e São Paulo, publicaram decretos regulamentando arbitragem envolvendo um particular e um ente público para outros segmentos em nível estadual. Leite observa que o Código de Processo Civil (2015) fala em meios adequados de resolução de conflitos, dando ênfase a esse tipo de sistemática de solução de conflitos fora do Judiciário. Ele lembra que o artigo da Lei do Tribunal Marítimo prevendo a possibilidade de a Corte do Mar funcionar como juízo arbitral nunca foi posto a teste.

A Lei orgânica do Tribunal Marítimo (2.180/1954) menciona que compete à corte marítima realizar o julgamento dos acidentes e fatos da navegação, bem como manter o registro da propriedade marítima, em consonância com o previsto na Lei 7.652/1988. O artigo 16 da lei do TM também estabelece outras competências, entre as quais a de funcionar como juízo arbitral nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação, quando nomeado pelos interessados.

Apesar da previsão legal para nomeação como juízo arbitral, não se tem conhecimento de que, em seus 86 anos de existência, a Corte do Mar tenha desempenhado tal tarefa. O dispositivo legal é de 1954 e, atualmente, o arcabouço jurídico que rege a matéria (Lei 9.307/1996) tem um artigo estabelecendo que estão impedidos de funcionar como árbitros “pessoas que tenham, com as partes ou com o litígio que lhes for submetido, algumas das relações que caracterizam os casos de impedimento ou suspeição de juízes, aplicando-se-lhes, no que couber, os mesmos deveres e responsabilidades, conforme previsto no Código de Processo Civil”.

O Tribunal Marítimo entende que a eventual realização de arbitragem pelos componentes de seu colegiado poderia suscitar controvérsias jurídicas e questionamentos sobre descumprimento da legislação atual que regula o instituto no país. “O Brasil conta com respeitadas instituições de arbitragem, compostas por profissionais de elevada expertise, reputação ilibada e reconhecimento internacional, portanto, com total aptidão para atender aos anseios daqueles que desejam resolver questões patrimoniais, prescindindo da atuação do Poder Judiciário”, exalta o juiz-presidente do Tribunal Marítimo, vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho.

O entendimento do Tribunal é que, devido ao seu papel como corte especializada nas questões atinentes aos acidentes e fatos da navegação, vem atuando como fomentador da atividade de arbitragem no âmbito marítimo, promovendo estudos e debates em diferentes eventos, além da participação em congressos internacionais, como o XXI Congresso Internacional de Árbitros Marítimos (ICMA), ocorrido em março de 2020, no Rio de Janeiro. Na ocasião, o juiz-presidente do Tribunal Marítimo recebeu uma comitiva composta por pessoas ligadas à arbitragem de várias partes

do mundo. Segundo Lima Filho, o evento divulgou internacionalmente o Brasil como país de estrutura preparada para realizar arbitragens complexas, em nível de excelência.

O juiz-presidente instituiu uma assessoria específica sobre arbitragem marítima, composta por oficiais do quadro técnico da Marinha do Brasil com bacharelado em Direito e estuda a implementação de um fórum permanente de arbitragem marítima, cujo escopo seria o acompanhamento contínuo, promoção de debates e estudos afetos à matéria e questões correlatas, com objetivo de criar sinergias e debates entre entes públicos e privados.

O presidente do Tribunal Marítimo considera que a arbitragem marítima tornou-se muito importante para a economia e comércio mundiais. “O fenômeno da globalização enseja, para as partes envolvidas em operações mercantis, a devida segurança jurídica e a celeridade necessária para resolução de eventuais conflitos entre as partes, decorrentes dos riscos que envolvem as atividades humanas, incluindo-se o comércio marítimo”, salienta Lima Filho. Ele acrescenta que, que em função do rito previsto em lei e do elevado número de demandas, o poder judiciário dificilmente conseguiria dirimir o conflito no mesmo tempo que uma corte arbitral,

Atualmente, mais de 80% da resolução de conflitos mercantis entre empresas de grande e médio porte na economia globalizada já são feitos por mediações privadas e arbitragens extrajudiciais. O Brasil figura como o país que mais utiliza a arbitragem na América Latina e o quarto no mundo. Para o Tribunal Marítimo, as questões patrimoniais decorrentes dos acidentes e fatos da navegação no Brasil podem ser objeto de resolução por meio de arbitragem.

Lima Filho entende que, apesar de o Brasil ser apontado como o quarto país que mais utiliza a arbitragem no mundo, a conjuntura demonstra que a arbitragem tem uma larga avenida de crescimento a percorrer. Ele observa que a maioria das arbitragens marítimas tendo como parte empresas brasileiras é realizada por cortes arbitrais estrangeiras, especialmente na Inglaterra. Além disso, o número de arbitragens marítimas no Brasil também é pequeno.

O presidente do Tribunal Marítimo considera que a arbitragem poderia ser impulsionada nacionalmente com divulgação da atividade, promoção de mais eventos sobre o tema, inclusão desse campo do conhecimento jurídico como matéria curricular obrigatória nas universidades e a verificação da compatibilidade dos valores praticados com a média internacional. Além disso, ele vê a necessidade de se considerar a realidade brasileira, bem como a implementação de possíveis mecanismos legais por meio dos quais os próprios magistrados pudessem, nos atos iniciais de processo judicial, oportunizar às partes a resolução por arbitragem.

“A percepção que se tem é que, apesar da lei de arbitragem datar do ano de 1996, 23 anos atrás, o tema ainda é considerado novo e em desenvolvimento no cenário jurídico brasileiro. O Tribunal Marítimo se dispõe a ser um incentivador deste meio não judicial de resolução de conflitos”, afirma Lima Filho.

Ele entende que a arbitragem brasileira não precisa de maior capacitação em nível internacional. Diz que na interação quase diária com advogados maritimistas, como presidente da Corte do Mar, e, frequentemente, com profissionais e instituições que trabalham com a arbitragem marítima no Brasil, fomentando a atividade, ele constata que instituições e profissionais detêm vasta experiência e profundo conhecimento da matéria. “Nossos advogados nada têm a dever aos patronos estrangeiros”, conclui.

Atualmente, a maior parte dos contratos de afretamento de embarcação acaba utilizando a arbitragem em Londres como método de solução. Muitos utilizam formulários padrões da BIMCO, em inglês, para afretamentos. Segundo Leite, é uma língua utilizada pelos maiores players da indústria, que já conhecem suas cláusulas e casos de disputas emblemáticas com seus respectivos desfechos. “É difícil competir com isso. Mas temos espaço na construção naval e reparos no Brasil para colocar cláusulas de arbitragem nesses contratos”, avalia o advogado.

O sócio do Kincaid Mendes Vianna diz que o mecanismo dispute board pode ser uma forma de solucionar impasses de projeto de longo prazo, inclusive na construção naval. Esse mecanismo, lembra, ganhou peso em contratos para construção de estruturas de Olimpíadas e Copa do Mundo para evitar o risco jurídico de interromper a obra quando surge algum tipo de impasse ou questionamento. “A indústria não pode correr esse risco. O timing é essencial para evolução desses projetos e para a embarcação poder ser finalizada e começar a operar”, explica Leite.

Também há chance de a arbitragem vir a ser mais utilizada na cabotagem no transporte de carga em geral, desde que os contratos de afretamento negociados pelas partes contenham cláusulas prevendo o uso desse instrumento. Leite observa que, apesar de as empresas de longo curso terem matrizes no exterior, todas estão estabelecidas no Brasil e conhecem bem a dinâmica da arbitragem no setor marítimo. Muitas empresas brasileiras estão acostumadas a submeter suas disputas a arbitragens lá fora, sejam empresas que se dedicam ao transporte marítimo, sejam grandes empresas que movimentam grandes volumes de carga.

Grandes embarcadores estão acostumados a transitar pela via arbitral, negociando contratos de afretamento de embarcação e levando cláusulas para discussão nas arbitragens internacionais. “Temos algumas frentes onde isso poderia ser iniciado. Depois que virar prática habitual, a tendência é que o procedimento se acelere. Precisamos ter um começo sólido, das partes levando questões para contratos, submetendo eventuais litígios e colocando a arbitragem marítima no Brasil em teste”, analisa.

As arbitragens internacionais reúnem muitas disputas sobre afretamento de embarcações, construção naval e transporte de carga, em contratos que preveem o método para solução de litígios. Leite diz que, desde 2020, muitos dos novos contratos da Petrobras trazem previsão de arbitragem. “É possível que no futuro, havendo divergências ou disputas oriundas desses contratos, comecem a alimentar instituições arbitrais com mais demandas relacionadas à arbitragem marítima”, projeta Leite.

O XXI Congresso Internacional de Árbitros Marítimos (ICMA) foi o primeiro evento ICMA na América Latina e contou com 350 participantes de quase 30 países e representantes das principais instituições de arbitragem marítima mundial. “O Brasil está no holofote porque há margem de crescimento”, diz Leite. A percepção dele é que as associações identificaram que existe uma gama de conflitos ainda indo para o judiciário brasileiro.

Para ele, desde o evento, surgiram novas arbitragens marítimas e se fala com mais naturalidade sobre o tema no Brasil. Leite também identifica uma inserção gradual nos currículos de universidades de Direito de disciplinas com arbitragem, métodos adequados de solução de conflitos, a fim de desestimular a cultura do litígio. “Conseguir mediar, compor ou negociar faz com que partes que foram parceiras num entrave que sejam consigam superá-lo ou renovar parceria contratual entre elas”, ressalta o advogado.

Leite entende que, comparando as tabelas de custos, é preciso analisar o custo-benefício da solução arbitral, que pode levar até cinco vezes menos tempo que no judiciário. Ele vê a necessidade de enxergar a arbitragem como método mais rápido e qualificado, já que um processo no Judiciário pode levar de cinco a 10 anos, além de gerar gastos com manutenção do caso tanto tempo em aberto.

Para Leite, não adianta evoluir na prática e ficar travado com jurisprudência ou decisões que acabam correndo risco de engessar a evolução da atividade. “Se o Brasil tem cláusulas indo para o judiciário e decisões para todos os lados criando mais insegurança que segurança, isso afasta o país do cenário de arbitragem. Precisamos de decisões que tragam segurança e entendam bem a aplicação da lei sobre a prática dos negócios”, diz o advogado.

O recente caso do encalhe do cargueiro Ever Given no Canal de Suez gerou muitos impasses envolvendo uma série de atores. Segundo Schmidt, esse é um exemplo típico da complexidade técnica e econômica a ser resolvido por via arbitral. O presidente do CBMA explica que os diversos

contratos relacionados à embarcação encalhada devem ser resolvidos em grandes câmaras internacionais como a de Londres e a de Cingapura, dependendo das cláusulas dos contratos.

Nos processos envolvendo o encalhe do supercargueiro em Suez, podem ser levadas à arbitragem disputas de natureza contratual. As partes podem sentar à mesa e pactuar compromisso arbitral e estabelecerem como o conflito será solucionado, além das regras e qual câmara será escolhida. Se estiverem previstos no contrato, a solução de eventuais prejuízos do armador pode ser levada para litígio por meio de arbitragem. O mesmo com outros armadores de navios que ficaram parados impossibilitados de trafegar pelo canal.

Para Lima Filho, o caso do Ever Given corrobora a importância da arbitragem marítima para o comércio marítimo mundial, em função da celeridade na resolução e segurança jurídica. Ele elenca diversos atores e relações jurídicas presentes no transporte marítimo: o proprietário da embarcação, o armador, os proprietários da carga, entre outros. Todas essas relações jurídicas poderão ser objeto de arbitragem.

“Ao que parece, há um crescente interesse sobre como será apreciada a eventual declaração de ‘avaria grossa’. Como serão rateados os prejuízos decorrentes? Quanto às questões de Direito Público envolvidas no caso, a eventual aplicação de arbitragem dependerá do ordenamento jurídico do(s) Estado(s) envolvido(s). Este caso é emblemático e colheremos muitos ensinamentos nos campos da navegação e do Direito Marítimo”, projeta o presidente do Tribunal Marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2021

MINFRA PEDE 66 MIL DOSES PARA AMPLIAR VACINAÇÃO NO SETOR AQUAVIÁRIO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13 Junho 2021

Ministério da Infraestrutura solicitou ao Ministério da Saúde imunização para profissionais de órgãos anuentes, autoridade marítima, agentes marítimos e práticos, além de outras categorias envolvidas com atividade portuária.

O Ministério da Infraestrutura solicitou 66.515 doses de vacinas contra a Covid-19 ao Ministério da Saúde para garantir a imunização de trabalhadores do setor marítimo e portuário, dos quais alguns ainda não estão incluídos entre as prioridades dessa vacinação. No ofício, o Minfra demonstrou preocupação com a instabilidade da manutenção do transporte marítimo na costa brasileira. No documento encaminhado ao secretário-executivo do Ministério da Saúde, Rodrigo Otávio Cruz, o Minfra pediu doses para vacinar: empregados de empresas brasileiras de navegação, servidores de Receita Federal, Antaq, Anvisa, Marinha do Brasil e Vigiagro lotados nos portos organizados e terminais de uso privado (TUPs); além de agentes marítimos, profissionais de apoio portuário com acesso ao cais e da praticagem.

O pedido apontou ainda a necessidade de antecipação da campanha de vacinação dos trabalhadores marítimos, já incluídos como grupo prioritário no Plano Nacional de Operacionalização contra a Covid-19 (grupo 26). O ministério ressaltou que, ao longo dos anos de 2020 e 2021, os marítimos enfrentaram desafios, incertezas e dificuldades dadas as restrições impostas para a troca de tripulação e devido às restrições de viagens aéreas. "Tais fatos não os possibilitaram, por certo período, a retornarem para as suas casas e famílias, ficando restritos da circulação em cidades portuárias ou no próprio navio", apontou o ofício, assinalado pelo secretário-executivo do Minfra, Marcelo Sampaio.

Anteriormente, o Minfra havia manifestado a necessidade de antecipação da distribuição de cerca de 111.000 doses de vacina contra a Covid-19 para os trabalhadores portuários, atendendo avulsos (TPAs), empregados das administrações portuárias e dos TUPs. A pasta justificou que a antecipação da distribuição das 41.515 doses da vacina contra a Covid-19 aos estados para aplicação nos trabalhadores de transporte aquaviário é medida que se mostra extremamente necessária. Da mesma forma, destinação de 15.000 doses de vacina para aplicação nos servidores dos órgãos anuentes (Receita Federal, Antaq, Anvia, Marinha do Brasil e Vigiagro) lotados nos portos



organizados e TUPs, dos agentes marítimos, profissionais de serviços de apoio portuário com acesso as áreas de cais e dos práticos, uma vez que as atividades desenvolvidas por estes profissionais também são caracterizadas como essenciais.

O Conselho Nacional de Praticagem (Conapra) vem pleiteando ao Ministério da Saúde, desde o final do ano passado, a inclusão dos 632 práticos e de todos os funcionários ligados ao serviço de praticagem nos grupos prioritários da vacinação. Em abril, após reunião com o Conapra, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) emitiu uma nota técnica favorável à inclusão.

O ofício do ministério mencionou que “os práticos são os primeiros profissionais a embarcar nos navios que escalam nos portos nacionais”. O documento informa que a praticagem é considerada essencial, conforme dispõe a Lei Federal 9.537 de 1997, e, durante um período de escala de 24 horas, um práctico pode embarcar em até cinco navios diferentes, mantendo contato direto com as tripulações dos navios, tendo, em 2020, realizadas mais de 84.000 operações de atracação e desatracação de navios.

O requerimento cita ainda que tais profissionais estão na linha direta com potenciais novas cepas estrangeiras da Covid-19, a exemplo da variante indiana B.1.617, já detectada em 44 países espalhados pelos seis continentes e que ameaça a reabertura econômica e social de alguns países europeus.

Em maio, o Ministério da Saúde enviou vacinas da AstraZeneca/Oxford para aplicação da primeira dose em 100% dos portuários. Na ocasião, os principais portos do país contemplaram as praticagens locais nos lotes de imunizantes que receberam do governo federal. Outras praticagens conseguiram a antecipação por meio de secretarias municipais de Saúde.

O decreto federal 10.282/2020 e a Organização Marítima Internacional, do qual o Brasil faz parte, reconheceu os marítimos como trabalhadores essenciais, por contribuírem com 80% do comércio mundial em volume, possibilitando o transporte de bens essenciais para a população, especialmente artigos de primeira necessidade e insumos para a indústria farmacêutica e bioquímica necessários ao combate à pandemia.

O Minfra acrescentou que grande parte das embarcações que navegam no Brasil possuem tripulação mista, composta tanto por brasileiros como por estrangeiros, o que demanda uma atenção especial das empresas de navegação, com adoção de ações preventivas ainda mais rigorosas, a fim de mitigar o risco de contágio do Covid-19 entre seus tripulantes. O secretário lembrou ainda do caso recente de seis tripulantes que testaram positivo para Covid-19 no navio "MV SHANDONG DA ZHI", sendo um deles de nacionalidade indiana.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 089/2021
Página 71 de 71
Data: 14/06/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006