

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSUL SHIPPING

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

Edição 141/2021
Data: 06/09/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PESQUISA ANALISA LEGISLAÇÃO PARA COMBATER POLUIÇÃO MARÍTIMA	4
APÓS MORTE DE TRIPULANTE, NAVIO REGISTRA QUATRO CASOS DE COVID-19	5
NAVIO INTERROMPE OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS APÓS MORTE DE TRIPULANTE COM SINTOMAS DE COVID	6
CENTRO DE SANTOS TERÁ NOVA PASSARELA COM ACESSO AO PORTO	7
FREDERICO BUSSINGER: AUTORIZAÇÃO AJUDA, MAS SERÁ PANACEIA FERROVIÁRIA?	8
PORTAL PORTO GENTE	9
CINCO ASSOCIADAS DA ATP SÃO PREMIADAS PELO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA	9
ENTREVISTA - TRANSPORTE ROMPE BARREIRAS GEOGRÁFICAS, ANALISA REPRESENTANTE DA FIEG	10
O PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS AMEAÇADO	12
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	13
DP WORLD SANTOS É RECONHECIDA POR MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINER NO PRÊMIO PORTOS + BRASIL	13
PRÁTICO JOÃO BOSCO APRESENTA PAINEL SOBRE DESESTATIZAÇÃO.....	13
CONFIRA COMO FICAM OS SERVIÇOS MUNICIPAIS PARA OS FERIADOS EM SANTOS	15
GOVERNO FEDERAL ABRE SETEMBRO FERROVIÁRIO COM 10 PEDIDOS PARA NOVAS FERROVIAS E PREVISÃO DE R\$ 53 BILHÕES EM NOVOS INVESTIMENTOS	16
SOMALILÂNDIA SE PREPARA PARA BATALHA ‘SAUDÁVEL’ DOS PORTOS.....	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	19
ANTT PARTICIPA DO LANÇAMENTO DO "SETEMBRO FERROVIÁRIO"	19
CONTRATO DA FIOLE 1 É ASSINADO NA BAHIA	19
ISTOÉ - DINHEIRO	20
PREVISÃO DA RELAÇÃO DÉFICIT PRIMÁRIO/PIB PASSA DE 1,74% PARA 1,57% NO FOCUS	20
BOLSONARO DETERMINOU QUE BB E CAIXA SIGAM NA FEBRABAN, DIZ BLOG	21
CAMPOS NETO: É PRECISO AMPLIAR BOLSA FAMÍLIA DENTRO DA RESPONSABILIDADE FISCAL.....	21
APÓS APOIAREM REFORMA DO IR, PREFEITOS ACUSAM CÂMARA DE DESCUMPRIR ACORDO	22
MONEYTIMES	23
CARGILL INAUGURA FÁBRICA DE PECTINA NO BRASIL, A PRIMEIRA FORA DA EUROPA	23
PEDRO SERRA: O QUE HÁ DE NOVO NA VIBRA?.....	24
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
GOVERNO ADIA PAGAMENTO DE IMPOSTOS DAS DISTRIBUIDORAS DE ENERGIA.....	26
BOLSONARO VAI AO STF POR REFORMA DO ICMS IGNORADA POR SUA BASE NA CÂMARA	26
CÂMARA APROVA MP QUE CRIA NOVO ÓRGÃO PARA FISCALIZAR SETOR NUCLEAR	29
O SALTO NA COMPETIÇÃO DO DOWNSTREAM BRASILEIRO.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ	34
CRISE HÍDRICA NÃO VAI SE RESOLVER EM DEZEMBRO, MUITO MENOS EM ABRIL DE 2022, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA	34
FALTA DE PADRONIZAÇÃO DIFICULTA AVALIAÇÃO DE DADOS ESG DAS EMPRESAS.....	35
NOBEL DE ECONOMIA DEFENDE IMPOSTO DE 25% A MULTINACIONAIS.....	37
BRASIL SÓ FICOU ATRÁS DA ARÁBIA SAUDITA E IRAQUE NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO EM JULHO.....	38
PRESIDENTE DO BC AFIRMA QUE MEDIDAS PARA CONTER A CRISE HÍDRICA AFETAM A INFLAÇÃO.....	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
IFC TEM US\$ 100 MI PARA INFRAESTRUTURA DIGITAL E OLHA DOIS PROJETOS NO BRASIL	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
COMPASS TEM ACORDO PARA 2ª RODADA DE INVESTIMENTOS COM SUBSCRIÇÃO DE R\$ 1,4 BI	39
APOIO À PRODUÇÃO DE SOJA SUSTENTÁVEL NO MARANHÃO	40
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 673 MILHÕES NA 1ª SEMANA DE SETEMBRO	41
PLANO DE INFRAESTRUTURA DE BIDEN GANHA FORÇA APÓS FURACÃO IDA.....	42
MINÉRIO DE FERRO CAI 8,52% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 132,38 A TONELADA	44
BANQUEIRO DANTAS FAZ PLANO DE FINALIZAR TRANSNORDESTINA	44
CONGESTIONAMENTO NOS PORTOS PODE SE ESTENDER POR 2022	46
FT: MERKEL DEIXA MARCA NA EUROPA E NUMA GERAÇÃO DE ALEMÃES	47
FT: CHINA INFLUENCIA PREÇOS DAS MATÉRIAS-PRIMAS PARA PRODUÇÃO DE AÇO.....	52



FOLHA DE SÃO PAULO - SP	53
ENTENDA COMO O SETOR DE TRANSPORTES ESTÁ SE MOVENDO RUMO À DESCARBONIZAÇÃO	53
AGÊNCIA BRASIL - DF	56
COM NOVA MP, GOVERNO RECEBE PEDIDOS PARA 10 FERROVIAS.....	56
BRASIL CHEGA A 40% DA POPULAÇÃO COMPLETAMENTE VACINADA CONTRA COVID-19	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS	58
NOVA BACIA DE EVOLUÇÃO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES COMPLETA 600 MANOBRAS	58
EMBARQUES DE CONTÊINERES ENTRE ÁSIA E COSTA LESTE SUL-AMERICANA SUBIRAM 185 MIL TEUS	58
T-MULT MOVIMENTA 1 MILHÃO DE TONELADAS EM MENOS DE UM ANO.....	60
VERSÃO DE MINUTA DO PL DA CABOTAGEM MOBILIZA AGENTES DO SETOR	60
MARANHÃO PROJETA MOVIMENTAÇÃO ACIMA DE 260 MILHÕES/T EM 2021	62
INDÚSTRIA MARÍTIMA PROPÕE TAXA PARA ACELERAR FUTURO CARBONO ZERO	63
GRANELEIROS REALIZAM PLANOS DE ESTIVA PARA ACOMODAR O EMBARQUE DE CONTÊINERES	64
NUCLEP ENTREGA TANQUE DE INUNDAÇÃO PARA O LABGENE.....	64
MOVIMENTAÇÃO AUMENTA 80% EM AGOSTO NO PORTO DO RECIFE	64
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	65
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	65



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PESQUISA ANALISA LEGISLAÇÃO PARA COMBATER POLUIÇÃO MARÍTIMA

Ilhas de lixo que se formam nos oceanos e utilização de redes de pesca na região estão entre os temas estudados

Por: **Fernanda Balbino**



Porto tem vagas para vários níveis de escolaridade Foto: **Alexsander Ferraz/AT**

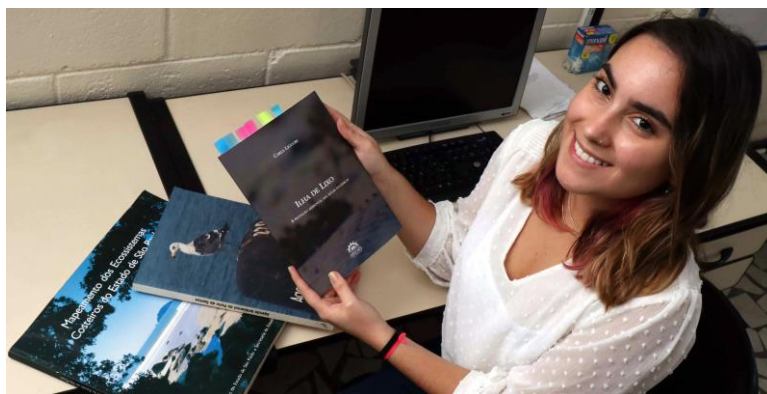
Contribuir para a definição de regramentos que garantam a proteção do meio ambiente e da vida marinha, além de conscientizar a população sobre a importância de evitar a poluição do mar e a pesca predatória. Estes são os objetivos de um trabalho de

conclusão de curso (TCC) que está sendo elaborado em Santos.

A pesquisa é realizada por Beatriz Alves Yanez Hernandez, aluna do quarto ano de Direito da Universidade Santa Cecília (Unisantia). E nesse TCC, ela é orientada pela professora Maria Cristina Gontijo, coordenadora do Núcleo de Estudos Portuários e Marítimos (Nepomt) da Unisantia.

O tema foi proposto pela universitária e comemorado pela professora, tendo em vista o baixo número de títulos publicados sobre o assunto – aspecto que representou um desafio na elaboração da pesquisa acadêmica.

“Achei interessante porque, de fato, existe pouca literatura jurídica sobre o tema. Temos tão somente instruções normativas do Ibama (Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis) ou do ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade). As ONGs não têm estatística de quantidade das redes que temos no estuário de Santos. Esse tipo de resíduo praticamente não é contabilizado”, afirmou a professora.



Pesquisa é o TCC de Beatriz Alves Yanez Hernandez, aluna de direito. Foto: **Alexsander Ferraz/AT**

Por conta disso, Beatriz iniciou um levantamento com entidades que atuam na proteção do meio ambiente na região. “Estou em pesquisa e tentando entender um pouco melhor essa problemática de redes de pesca e da poluição ambiental”, afirmou a estudante de Direito.

“As ONGs fazem um trabalho de combate e prevenção, mas juridicamente temos desafios em nível mundial ou regional até pela ausência de estatística na área”, complementou.

A ideia é, a partir de agora, traduzir problemas práticos do dia a dia ao universo jurídico. “A nossa legislação acaba não conversando com a realidade dos casos brasileiros. Como prevenir ou solucionar o problema da poluição. Por isso, teremos que analisar tudo: portarias, instruções normativas, leis, tudo que está relacionado à questão da poluição por plástico e redes de pesca”, destacou a coordenadora do Nepomt.

CONTEÚDO

Um tema a ser explorado pela estudante será o dos “sopões” de lixo – concentrações de plásticos e outros detritos que são transportados pelas correntes marítimas e pelos ventos até determinados pontos do oceano, formando ilhas de lixo.

“Temos ilhas no (oceano) Pacífico, entre o Japão e os Estados Unidos. E também aqui no Atlântico, entre o Brasil e a África. Em alguns casos, já são continentes de lixo”, explicou a professora. “E nós comemos esses animais que ingerem esses plásticos. A quantidade de polímeros ingeridos cresceu muito nos últimos anos”, explicou a professora Maria Cristina Gontijo.

Projeto pretende propor novas regras

A pesquisa da estudante de Direito deverá dar origem a um artigo acadêmico em um ano. A ideia é que o material faça a diferença na literatura jurídica, propondo medidas para prevenção da poluição marítima.

A jornada de Beatriz Alves Yanez Hernandez será longa. Ela contará com o apoio do Núcleo de Estudos Portuários e Marítimos (Nepomt), através da coordenadora Maria Cristina Gontijo, e também da Universidade Santa Cecília (Unisantia), que busca integrar alunos de diversos cursos com o objetivo de abordar as temáticas marítima e portuária.

“Estamos apostando as nossas fichas. É um trabalho que vai fazer a diferença na literatura, se for feito com responsabilidade e se for comprometido com a verdade”, afirmou a orientadora.

Além de contribuir com as referências jurídicas, Beatriz planeja prestar um serviço à comunidade. “Temos que saber como (fauna e flora) são afetadas com a poluição. É um tema sobre o qual as pessoas não falam muito, um problema grande, mas não é um assunto sobre o qual se vai ouvir em grupos de pessoas. Precisamos começar a abrir mais a mente das pessoas”, explicou a estudante.

INTEGRAÇÃO

Maria Cristina, a universidade tem incentivado discussões sobre soluções para problemas cotidianos que envolvem o Porto de Santos e o meio ambiente.

A ideia é que cada aluno, independentemente da área de atuação, possa ter um olhar direcionado ao caos santista, às oportunidades e aos desafios que ele pode oferecer.

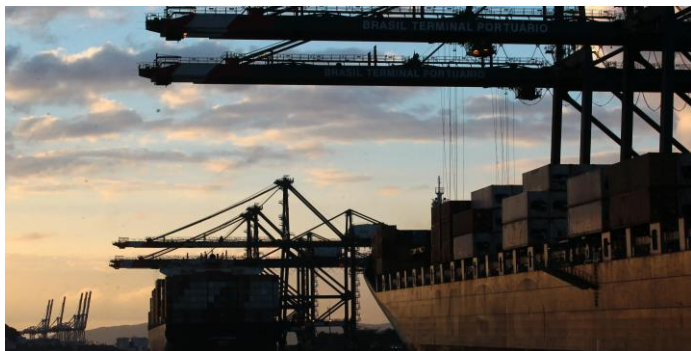
“Estamos em diálogo constante com outros cursos, como Engenharias, Direito, Comércio Exterior, Administração de Empresas. Tudo em prol do Porto e das pesquisas na região. A ideia é trazer os alunos para mais próximo, para que eles possam colaborar com as pesquisas, cada um com a sua realidade”, destacou a professora.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 05/09/2021

APÓS MORTE DE TRIPULANTE, NAVIO REGISTRA QUATRO CASOS DE COVID-19

Embarcação ficará em quarentena determinada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)

Por: Fernanda Balbino



Embarcação deverá ser vistoriada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) Foto: Marinetrffic.com

Após a morte de um tripulante, na última quinta-feira, o navio Heraklito entrou em quarentena determinada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). O óbito ainda está sob investigação, mas, dos 21 marítimos do cargueiro, quatro testaram positivo para covid-19.

A embarcação, que veio ao Porto de Santos para a descarga de 19,8 mil toneladas de trigo, estava atracada no cais do Armazém 14 quando foi comunicada a morte do tripulante. Imediatamente, os trabalhadores portuários avulsos foram impedidos de entrar na embarcação.

Em outro navio em que houve morte de tripulante, o Georgia Harmony, não foram registrados novos casos. Segundo a Anvisa, a embarcação foi liberada da quarentena após cumprimento de todos os protocolos e após a última testagem apontar negatividade de todos a bordo.

A embarcação estava em quarentena desde o dia 19, quando foram detectados sete casos positivos entre 19 tripulantes. Cinco marítimos permaneceram a bordo e em bom estado de saúde. Dos dois internados, um morreu e outro segue sob cuidados médicos.

Há, ainda, outro navio que está em quarentena no Porto. Trata-se do Sea Breeze, de bandeira liberiana, que tem dois contaminados. Neste caso, a embarcação continuará fundeada na Barra de Santos por mais alguns dias. O cargueiro, carregado com fertilizantes, chegou ao cais santista em 9 de agosto.

O Sea Breeze chegou a atracar no último dia 25, mas após determinação da Anvisa, voltou para a Barra de Santos. O motivo foi a detecção de dois casos suspeitos de covid-19.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/09/2021

NAVIO INTERROMPE OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS APÓS MORTE DE TRIPULANTE COM SINTOMAS DE COVID

Tripulante do Heraklitos, atracado no Armazém 14, morreu na tarde desta quinta (2)

Por: Redação



Embarcação deverá ser vistoriada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) Foto: Marinetrffic.com

As operações do navio Heraklitos, atracado no cais do Armazém 14 do Porto de Santos, foram paralisadas após a morte de um tripulante, na tarde desta quinta-feira (2). Como o marítimo apresentou sintomas de covid-19, a embarcação

deverá ser vistoriada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

A notícia sobre a morte surgiu após trabalhadores portuários avulsos receberem a informação de que não estava autorizado o acesso à embarcação – que veio a Santos para a descarga de 19.800 toneladas de trigo.

Georgia Harmony

Terminou ontem a quarentena do navio Georgia Harmony, que está há duas semanas retido na área de fundeio do Porto de Santos. Porém, a embarcação só será liberada após os resultados das avaliações médicas de dois marítimos contaminados com covid-19.

Neste caso, também houve a morte de um tripulante, que desembarcou em Santos para atendimento médico. A embarcação estava em quarentena desde o dia 19, quando foram detectados sete casos positivos entre 19 tripulantes. Cinco marítimos permaneceram a bordo e em bom estado de saúde. Dos dois internados, um morreu e outro segue sob cuidados médicos.

Outro navio que está em quarentena no Porto é o Sea Breeze, que tem dois contaminados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/09/2021

CENTRO DE SANTOS TERÁ NOVA PASSARELA COM ACESSO AO PORTO

Estrutura cruzará a avenida Perimetral e facilitará acesso às barcas para Vicente de Carvalho

Por: Fernanda Balbino



Obras devem iniciar na próxima quarta-feira (8) Foto: Divulgação

Os cerca de 20 mil usuários da travessia de barcas entre Santos e Guarujá, com embarque no Centro de Santos, terão uma nova passarela. Desta vez, a estrutura, a ser construída na Avenida Senador Feijó sobre a Rua Antônio Prado (Avenida Perimetral da Margem Direita), contará com elevador para até

16 pessoas. As obras serão iniciadas na próxima quarta-feira (8), e devem ser entregues no primeiro semestre do ano que vem.

A nova passarela foi viabilizada através de uma parceria entre a Prefeitura de Santos, a Autoridade Portuária de Santos e a Portofer, administrada pela Rumo e responsável pela malha ferroviária do cais santista. A concessionária será responsável pela obra, mas não revelou seu valor.



A nova passarela terá 54 metros de comprimento por 7,1 metros de largura. Em cada extremidade haverá, além dos elevadores, pórticos em concreto armado com pintura branca e vidros laminados como revestimento.

Passarela ajudará os cerca de 20 mil usuários da travessia de barcas entre Santos e Guarujá Foto: Divulgação

De acordo com a Prefeitura, no acesso pela Avenida Senador Feijó será implantado um boulevard, com bancos, lixeiras, paraciclos, estação para reparo de bicicletas e bloqueio contra veículos automotores.

O prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), comemora que a obra será realizada pela iniciativa privada, sem custo ao município. "Esta é uma importante passarela, que acaba com um conflito de décadas entre pedestres, tráfego de trens e caminhões. Vai oferecer mais segurança e conforto às milhares de pessoas que utilizam diariamente as barcas de travessia para o Guarujá, com uma estrutura sólida e elevadores de boa capacidade para quem precisa".

Coube à Administração Municipal as avaliações técnicas necessárias para execução do projeto junto aos órgãos de fiscalização de obras e de defesa do patrimônio histórico da Cidade. Até que a nova passarela seja entregue, seguirá em uso a estrutura localizada na sequência da Rua Brás Cubas. Com a implantação da nova, a estrutura será removida.

Modernização

Em nota conjunta, a Autoridade Portuária e a Portofer confirmaram o início das obras para a próxima quarta-feira (8). E destacaram que a obra integra “uma série de modernizações em andamento no Porto e na Cidade de Santos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/09/2021

FREDERICO BUSSINGER: AUTORIZAÇÃO AJUDA, MAS SERÁ PANACEIA FERROVIÁRIA?

Programa Pro Trilhos impulsiona construção de ferrovias

Por: Frederico Bussinger



Frederico Bussinger: Autorização ajuda, mas será panaceia ferroviária? Foto: Divulgação/Ministério da Infraestrutura

Acosado pelas iniciativas estaduais, em especial de MT, PA e MG, o Governo vem de editar a MPV (Medida Provisória) nº1065/21. Ela e o lançamento do “Pro Trilhos”, ontem, anabolizam as discussões sobre o futuro das ferrovias brasileiras.

A MP tem duas partes: arts 42 e 43 tratam do programa; os demais 48 são normativos, com abordagens similares ao PLS (Projeto de Lei do Senado) nº261/18, este concebido para possibilitar outorgas por autorização para ferrovias com função alimentadora (muito no conceito das mais de 600 “shortlines” americanas). Mas o Governo encampou o projeto, que cresceu na tramitação, até ser visto como “Novo Marco Regulatório Ferroviário” - forma como a MP também foi apresentada. Essa superposição de escopos foi base para o requerimento da CAE (Comissão de Assuntos Econômicos do Senado) para sua devolução.

Esse imbróglio, porém, noticia-se, foi objeto de acordo entre o Executivo e o Legislativo para deixar a MP caducar e priorizar-se a votação do PLS: como viabilizá-lo e garantir segurança jurídica será tarefa para os juristas, dado que MPs entram em vigor imediatamente. Mas há várias outras tarefas para eles – talvez a mais relevante seja a possibilidade de as atuais concessões se transformarem em autorizações.

Para além desses temas político, jurídico e regimentais, que certamente acabarão superados, há ainda lacunas e conflitos estruturais do modelo e da norma que podem limitar o alcance dessas reformas ferroviárias.

“Ferrovias: agora vai?” (coluna de 10/DEZ/18) analisou o modelo e fez sugestões, com destaque para: i) Classificação ferroviária; ii) Malha/Rede/Sistema; iii) Articulação ferrovias-urbanizações; iv) Financiabilidade dos empreendimentos, particularmente greenfield; v) Autorização por prazo indefinido; vi) Autorregulação: se os USA são paradigma, vale lembrar haver lá 2 agências: DOT (regulação de segurança) e STB (regulação econômica).

E a questão-chave: “janela operacional”, tráfego mútuo (TM) e direito de passagem (DP), algo menos relevante nos USA onde, em nenhuma das sete “Class-I” (estruturantes), o principal embarcador é seu sócio majoritário!

Para uma ferrovia dedicada (“ferrovia industrial e local”, terminologia da Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT), como as três paraenses – Jari, Trombetas, Juruti – e mesmo a Teresa Cristina (SC), “janelas operacionais”, TM e DP não têm tanto peso. Mas para ferrovias alimentadoras, que dependem das estruturantes para alcançar portos ou grandes metrópoles, essas condições são imprescindíveis. Quase que uma condição sine-qua-non: por isso, se já são pendências relevantes entre ferrovias estruturantes (concessões, hoje), ainda mais para as autorizadas. Ou seja, mais importante que regrá-los nas autorizadas (PLS e MP) seria garantir-lhes nas estruturantes. Não parece óbvio?

E não apenas em tese ou genericamente, remetendo as autorizadas para “negociar” com as estruturantes, mas estabelecendo-se, já no texto legal, claramente, direitos, protocolos, parâmetros de preços, etc. Ou, no mínimo, critérios objetivos para definição deles. Sem isso, os investimentos e resultados esperados em/das ferrovias autorizadas podem ser bem inferiores às expectativas que foram sendo geradas. Ou, mesmo, frustrá-las: é um equívoco imaginar-se que o grande limitador para o desenvolvimento de ferrovias no Brasil é o processo de outorga. E, como decorrência, ver-se nas autorizações uma panaceia para solução de todas as impedências. Aliás, muito provavelmente, a outorga nem seja o maior!

O acordo Executivo-Legislativo, PLS-MP, pode ser uma boa oportunidade para se aumentar a eficácia do marco regulatório ferroviário de que o Brasil precisa: o ótimo nem sempre é inimigo do bom!

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 06/09/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

CINCO ASSOCIADAS DA ATP SÃO PREMIADAS PELO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Assessoria de Comunicação

Prêmio Portos + Brasil 2021 presta reconhecimento pela excelência na gestão dos TUPs que fazem parte da Associação de Terminais Portuários Privados

O Ministério da Infraestrutura promoveu, no dia 1º de setembro último, em Brasília, a 2ª edição do Prêmio Portos + Brasil. A premiação visa reconhecer as melhores práticas adotadas pelos portos públicos e privados do país e os profissionais responsáveis por essas iniciativas. Entre os TUPs (Terminais de Uso Privado) agraciados, destaque para cinco empresas associadas da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) que reforçaram a importante atuação dos portos privados e a prestação de serviços de excelência no setor de logística e transportes.



Portos prêmio

Na categoria Crescimento da Movimentação TUPs/Granel Sólido Mineral, o Porto Sudeste (RJ) ficou em primeiro lugar, com movimentação de 2020 16,8% superior à de 2019, seguido pelo Terminal Ilha da Guaíba (RJ), da Vale, com movimentação de 2020 13% superior à do ano anterior. Na categoria Crescimento da Movimentação TUPs/Granel Sólido Agrícola, destaque

para Hidrovias do Brasil com segundo e terceiro lugares. O Hidrovias do Brasil Miritituba (PA) – movimentação de 2020 40,3% superior à de 2019 - e o Terminal Vila do Conde (PA), com incremento da movimentação de 39,6% no período.

No quesito Crescimento da Movimentação de TUPs/Granel Líquido, o terceiro lugar ficou com o Terminal Aquaviário de Ilha Redonda e Ilha Comprida (RJ), da Transpetro, com movimentação de 2020 73,4% superior à de 2019. Já no Crescimento da Movimentação de Container, a DP World Santos (SP), com movimentação 18,4% superior também ocupou a terceira colocação.

O Diretor-Presidente da ATP, Murillo Barbosa, destaca que a premiação é mais um reconhecimento da importância dos portos privados para o setor de logística nacional e o desempenho dos TUPs associados da ATP é fruto da eficiência na gestão, investimentos e foco nos resultados do setor portuário privado. “A performance das nossas associadas é expressiva e cresce a cada ano. Por meio dessas grandes empresas, estendo as felicitações a todos os TUPs brasileiros e profissionais do setor que prestam importante contribuição para a economia nacional e para a sociedade, já que o setor privado é responsável por 66% da movimentação de cargas no Brasil”, afirma.

PORTOS + BRASIL

Em sua segunda edição, o Portos + Brasil, premiação criada pelo Ministério da Infraestrutura contemplou as melhores iniciativas voltadas à excelência dos portos públicos e privados do país. Ao todo, 21 autoridades portuárias foram agraciadas com a premiação, que visa reconhecer as melhores práticas adotadas nos terminais. O Portos + Brasil incentiva a busca da excelência na gestão desses empreendimentos, essenciais à logística de transportes nacional.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/09/2021

ENTREVISTA - TRANSPORTE ROMPE BARREIRAS GEOGRÁFICAS, ANALISA REPRESENTANTE DA FIEG

Por Vera Gasparetto

Dando continuidade ao tour pelo Brasil, nesta semana Portogente publica a entrevista com o posicionamento da Federação das Indústrias de Goiás (Fieg), que tem como porta-voz o assessor econômico Cláudio Henrique Oliveira.



Para Oliveira, Goiás, que tem na base atual da sua economia a alta produção de commodities e depende dos portos da costa leste do Brasil, carece de um eficiente modal de transporte – especialmente o ferroviário - e armazenamento, referenciados com estudos de logística e política de atração de desenvolvimento. Ele aponta que “o maior desafio é a agregação de valor nos produtos goianos. A venda de commodities não pode ser o carro chefe de nosso estado no tocante às exportações”.

Para romper as barreiras geográficas, é fundamental o término de obras estruturantes para interligar Goiás com os portos do litoral brasileiro. “Dando velocidade ao escoamento de nossos produtos e redução de custos, pois o modal ferroviário é um dos mais baratos. A estruturação de uma política industrial com foco no agronegócio se apresenta necessária e sua continuidade, entre governos, é um fato que precisa ocorrer”, avalia Oliveira.

Para ele, medidas paliativas ou rasas não trarão negócios para o Brasil, que precisa superar o déficit “em tecnologia, infraestrutura, pesquisa, inovação”.

Portogente - Em 1993 foi criada a lei da modernização dos portos brasileiros. Quais foram os avanços e ganhos econômicos que essa lei proporcionou para a economia brasileira?

Cláudio Henrique Oliveira - O processo de planejamento portuário desempenha um papel-chave na determinação da posição de um porto na hierarquia marítima. Uma das mudanças importantes que se tem identificado nos anos recentes é a expansão do porto além de seus limites históricos. Ou seja, o ambiente portuário atual não se restringe mais à concepção clássica, estendendo e

além dos limites locais e das aproximações tradicionais. Para Akabane, Gonçalves e Silva (2008), o novo estilo de planejamento portuário não é mais baseado exclusivamente nas opiniões de especialistas em infraestrutura, economistas, gestores de transporte e advogados. Requer agora as recomendações de peritos ambientais, planejadores urbanos, consultores financeiros, especialistas em comunicação e profissionais de marketing. A autoridade portuária do passado não pode mais dar respostas adequadas ao cenário atual em que estão inseridos os portos, caracterizado por redes de negócios de alcance global e complexos sistemas logísticos, desenvolvidos em situações de elevada incerteza (NOTEBOOM, 2007). Para responder efetivamente às atuais dinâmicas do mercado, é necessário o exame de uma situação totalmente nova, em que a autoridade portuária terá a necessidade de negociar com outras entidades e instituições, estando mais vulnerável em função de uma maior interferência externa e, conseqüentemente, menor independência (AKABANE; GONÇALVES; SILVA, 2008). Em resumo, o foco da competitividade portuária vem gradualmente se deslocando do porto em si para o conjunto da comunidade ou cluster portuário (NOTEBOOM, 2007). É nesse contexto que se deve considerar a governança portuária e as ações a ela associadas.

Vinte e oito anos depois dessa lei, quais as mudanças necessárias para o sistema portuário nacional, considerando a realidade de Goiás? E por quê?

Um dos modais mais adequado para a indústria e a logística no Brasil, o transporte marítimo ainda não tem todo o seu potencial devidamente exercido. Sua importância está ligada a intermodalidade, à geração de empregos, a alta na movimentação de cargas no país e a consolidação do setor de logística no mercado nacional. Mesmo com todas as dificuldades que enfrenta - com portos ainda inadequados, burocracia e altas tarifas, para citar apenas algumas - o setor movimenta mais de 350 milhões de toneladas ao ano. Fica fácil prever o quanto este número pode melhorar se houver uma preocupação e um trabalho efetivo para alterar este quadro. Há muita burocracia e os portos nacionais ainda não têm o mesmo preparo que os europeus ou asiáticos. Falta preparo e maiores investimentos para sustentar um aumento significativo nas exportações. As prioridades dos portos brasileiros não são devidamente atendidas, fazendo com que eles não acompanhem o avanço tecnológico dos transportes marítimos. Estes demandam águas cada vez mais profundas, desocupação de berços de atracação maiores, e instalações especializadas e de grande amplitude para a movimentação de contêineres. Para Goiás o maior desafio é o custo do modal rodoviário e as perdas existentes, pois até então, o sistema ferroviário, que poderia fazer a diferença, pelo preço e volume, não está efetivado.

Como convergir sustentabilidade, cidades e economia nos negócios portuários pensando a realidade do estado de Goiás?

A conversão dar-se-á se pelas vias de acesso de esgotamento de nossa produção aos portos. A logística empresarial engloba as atividades de movimentação e armazenagem, que atuam facilitando o fluxo de produtos do ponto de aquisição da matéria-prima ao consumo final, e também os fluxos de informação que colocam os produtos em movimento. O que se busca é redução de custo e elevação da eficiência. O avanço no armazenamento consiste num desafio para Goiás pois, a produção de grãos vem aumentando ano a ano. A atividade de manutenção de estoques, por sua vez, envolve a necessidade de providenciar produtos no período entre a oferta e a demanda para atingir certa disponibilidade. Daí saber esperar para vender no momento certo. Equacionar a produção e distribuição, é imperativo. Quanto ao armazenamento e escoamento de produtos manufaturados, via portos, temos que o volume ainda não é elevado sobre a ótica de exportação. Porém, a importação de matéria prima e insumos é de grande volume para a indústria de transformação. Em relação ao embarque portuário, a atividade de movimentação de grãos nos portos, por exemplo, compreende vários problemas, dentre os quais é possível destacar a falta de infraestrutura adequada, que gera grandes congestionamentos no acesso terrestre ao porto e ao acesso marítimo, dada a dificuldade de atracação dos navios. Portanto, para garantir ganho econômico, tem-se como importante que o modal de transporte, principalmente o ferroviário, e o armazenamento, sejam referenciados com estudos de logística e política de atração de desenvolvimento, respeitando as vantagens comparativas de cada município, principalmente daqueles com alta produção de commodities.

Tendo em vista a produtividade cada vez maior do comércio mundial, qual é o caminho que o Brasil precisa seguir para ter seu espaço nesse cenário? E quais são os desafios para o estado de Goiás?

Com certeza o maior desafio é a agregação de valor nos produtos goianos. A venda de commodities não pode ser o carro chefe de nosso estado no tocante às exportações. Como se não bastasse, o término de obras estruturantes é fundamental para a interligação de Goiás com os portos. Dando velocidade ao escoamento de nossos produtos e redução de custos, pois o modal ferroviário é um dos mais baratos. A estruturação de uma política industrial com foco no agronegócio se apresenta necessária e sua continuidade, entre governos, é um fato que precisa ocorrer. Medidas paliativas ou medidas rasas não trarão negócios para o Brasil. Estamos deficitários em tecnologia, infraestrutura, pesquisa, inovação. Portanto, investimentos em desenvolvimento humano e em infraestrutura, bem como a redução de nosso custo, são prioridades que devem ser observadas. Na atualidade a agregação de valores aos produtos goianos é o desafio. Principalmente integrando as cadeias produtivas. O equacionamento das contas públicas garante uma melhor e maior capacidade de investimento para o estado. Enquanto para a iniciativa privada, desafio é a recuperação das perdas e a retomada sustentável de nossa produção. Como missão, a atração de novos investimos, contemplando nossas potencialidades e a distribuição destes investimentos é o desafio comum (público e privado).

Como avaliam os portos brasileiros em relação gestão, eficácia e eficiência? Quais são os mais modernos, confiáveis e competitivos?

Com certeza o Brasil avançou muito nos últimos anos em relação aos seus portos. Porém, melhorias na eficiência portuária se fazem necessárias para que sejam capazes de tornar a movimentação de cargas mais eficientes. O transporte possui um importante papel na tentativa de romper as barreiras geográficas existentes. No entanto, os portos públicos brasileiros ainda apresentam baixo nível de eficiência, custos elevados e reduzido volume de investimento, reflexo da atuação das Administrações Portuárias, estatais responsáveis pela gestão e operação dos serviços portuários. As deficiências no setor estão relacionadas a problemas na atuação regulatória da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), falhas nos programas de dragagem, falta de empenho para a transferência das administrações portuárias ao setor privado e demora no processo de adequação dos contratos e realização de novos arrendamentos portuários.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/09/2021

O PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS AMEAÇADO

Editorial Portogente



O projeto de porto bem estruturado, como fator de desenvolvimento, atrai capital como um campo de trigo atrai gafanhotos

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP achou que o Portogente se equivocou ao considerar que essa poderosa associação recomenda a reformulação do programa de desestatização dos portos, por ter solicitado “que o governo não tenha pressa em lançar os editais e que a modelagem considere as particularidades de cada Porto”. Isso não altera o entendimento do cerne da questão por este portal da web, líder entre concorrentes.

Indubitavelmente, a conclusão da modelagem dos portos anunciada para este mês não tem previsão para ser ajustada, se for amplamente discutida pela comunidade do porto. Há muito, Portogente alertou sobre a perda de tempo impondo o modelo australiano, sem lastro. Nos portos do Paraná ocorreu um favoritismo político retrógrado. Agora, ao propormos o debate do modelo Santos2050, o Ministério da Infraestrutura alega não ter agenda.

Enquanto isso, o programa de modernização dos portos, chamado de desestatização, propõe uma mudança sem conceituação suficiente para dar produtividade aos portos e promover progresso. Falta debate amplo com as comunidades portuárias, incluindo a relação porto-cidade. Por isso, o que se ouve dessas comunidades não são aprovações. E os manifestos dos setores do agro e das indústrias denotam instabilidade que reflete no setor portuário.

O fracasso desse programa de modernização vai ser o pior resultado. Por suas particularidades, o processo de cada porto é distinto. No caso do Porto de Santos, pode acirrar conflitos, sem promover o porto do futuro e nem gerar relações sustentáveis. Politicamente, Santos está no radar do centrão do Valdemar Costa Neto. Reflexo dos leilões de cargos em troca de apoio eleitoral, que se assiste no Congresso Federal. Santos2050 é o plano B eficaz.

Santos2050 é a proposta de uma comunidade e reflete a realidade do Porto de Santos, até como critério de análise comparativa do programa de desestatização governamental. Sua proposição são metas consistentes atreladas à boa governança. Esse debate será inevitável e na medida necessária, para se ter uma conclusão sobre a extensão e intensão dessa reforma.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 06/09/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DP WORLD SANTOS É RECONHECIDA POR MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINER NO PRÊMIO PORTOS + BRASIL

Informação: Guia Marítimo (3 de setembro de 2021)

A DP World Santos foi reconhecida na premiação Portos + Brasil, que visa reconhecer as melhores práticas e profissionais dos portos organizados do país. O evento foi realizado ontem (1º), no Clube Naval de Brasília.

O terminal ficou em 3º lugar na categoria “Crescimento da movimentação de TUPs/contêiner”, com movimentação 18,4% superior à registrada em 2019. Em oito anos de história, a DP World Santos já movimentou mais de 5,5 milhões de TEUs (uma unidade equivale a um contêiner de 20 pés).

Fábio Siccherino, Diretor-presidente da DP World Santos, celebrou o reconhecimento. “Vamos continuar investindo na ampliação da capacidade do terminal e em novas tecnologias com o objetivo de aumentar ainda mais a eficiência e competitividade de nossas operações”.

O ranking completo da categoria “Crescimento da movimentação de TUPs/contêiner” foi:

- 1º lugar: Terminal Santa Clara (RS) – Movimentação de 2020 32,2% superior a de 2019
- 2º lugar: Passarão (AM) – Movimentação de 2020 24,1% superior a de 2019
- 3º lugar: DP World Santos (SP) – Movimentação de 2020 18,4% superior a de

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2021

PRÁTICO JOÃO BOSCO APRESENTA PAINEL SOBRE DESESTATIZAÇÃO

Informação: Praticagem do Brasil (3 de setembro de 2021)

Será a desestatização dos portos a melhor solução para aumentar a eficiência portuária? A questão levantada na comunidade portuária foi debatida durante o painel “Processos de desestatização e a estruturação jurídica das Autoridades Portuárias da região Sul” do Sul Export, evento regional do Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária (Brasil Export) realizado em Rio Grande (RS).

O diretor do Conselho Nacional de Praticagem, João Bosco, prático em Rio Grande, apresentou o painel e trouxe a provocação da comunidade para discussão aos participantes:



Fotos: Conapra e Robert Silva Fotografias

– Temos observado nos números a eficiência recente da gestão pública dos portos, com resultados que impressionam mesmo na pandemia, apesar das travas dos arcabouços legais. Naturalmente, as pessoas perguntam se não seria o caso, então, de melhorar o ambiente jurídico.

O diretor-presidente dos Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, acredita que a desestatização não é a solução para todos os problemas e citou o exemplo da privatização somente do canal de acesso aquaviário, em fase de modelagem em Paranaguá e Antonina. Nos modelos em estudo, a operação do canal continuaria com a Autoridade Portuária, sendo privatizados apenas os serviços de dragagem, balizamento e ambientais. A questão está sendo analisada com tranquilidade, já que os Portos do Paraná têm a dragagem de manutenção contratada até 2023.

– Temos um assoreamento de três milhões de metros cúbicos/ano ao longo dos 40 quilômetros do canal e sofremos com os problemas inerentes à agilidade da contratação pública – explicou Garcia.

O diretor-superintendente dos Portos do Rio Grande do Sul, Fernando Estima, lembrou que poucos portos públicos são deficitários hoje, diferentemente de outras estatais brasileiras. Ele defende que não se deve desestatizar o que é função do Estado e disse que a grande novidade no debate é a privatização do canal de acesso:



– Se mais portos desestatizarem seus canais, não vamos precisar pagar tanto por mobilização de dragagem, pois os equipamentos já estarão aqui. Estamos contratando a nossa dragagem de manutenção e, enquanto isso, vamos aprender com o processo em modelagem no Paraná.

Fotos: Conapra e Robert Silva Fotografias

Para o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, não há receita de bolo no assunto, dependendo da realidade de cada porto. Ele disse que o setor privado deseja eficiência, independentemente do modelo de desestatização adotado, mas que algumas coisas são básicas:

– A finalidade do porto é a carga, que não pode ser onerada. A segurança jurídica dos contratos precisa ser garantida. A desestatização não pode servir apenas de caixa para o governo. O objetivo tem que ser a eficiência. Além disso, são necessárias regras claras para evitar conflitos de interesse. Também é preciso clareza dos investimentos do concessionário. E, por fim, não se pode ter pressa. As modelagens devem ser transparentes e amplamente discutidas com a comunidade usuária do sistema portuário.

O prático João Bosco encerrou o painel dizendo que o tema não se esgota e deve continuar em debate em mais fóruns e seminários, sempre sem perder de vista a eficiência para o dono da carga, usuário do porto. O painel teve a moderação de Jacqueline Wendpap, Conselheira do Sul Export.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2021

CONFIRA COMO FICAM OS SERVIÇOS MUNICIPAIS PARA OS FERIADOS EM SANTOS

Informação: Prefeitura de Santos (3 de setembro de 2021)

A Prefeitura terá o seguinte expediente no sábado (4), domingo (5), ponto facultativo de segunda-feira (6), feriados de 7 de Setembro (terça) e de Nossa Senhora do Monte Serrat, na quarta-feira (8).

- Policlínicas – Não abrem para atendimento. Exceto as que farão vacinação contra a covid-19 e a Policlínica da Nova Cintra, que mantém plantão 24 horas para urgências e emergências
- UPAs e hospitais – funcionam normalmente em esquema de plantão 24 horas
- Zona Azul (estacionamento regulamentado) – Funcionamento normal no sábado (4); liberada de 5 a 8 de setembro
- Faixas exclusivas e preferenciais de ônibus – Desativadas de 4 a 8 de setembro
- Coleta de lixo domiciliar – Funciona sábado, segunda e quarta. Não funciona domingo, nem terça
- Limpeza das praias – Será realizada todos os dias
- Coleta Seletiva – Funciona normalmente
- Jardim Botânico – Abre normalmente, das 7h às 18h
- Aquário – Funciona de sábado a quarta, das 12h às 18h, com bilheteria fechando às 17h30
- Orquidário – Funciona de sábado a quarta, das 9h às 18h, com bilheteria fechando às 17h
- Pontos de Informações Turísticas: Funcionam de sábado a quarta, nos seguintes horários: PIT Aquário: 12h30 às 17h30 ; PIT Orquidário: 11h às 17h; PIT Rodoviária: 9h às 19h; PIT Museu Pelé: 11h às 17h
- Bonde tradicional: sábado e domingo funciona das 11h às 17h (saídas a cada quarenta minutos da Estação do Valongo). Segunda e terça funciona das 11h às 17h (saídas a cada quarenta minutos da Estação do Valongo). Quarta não funciona
- Bonde Café: funciona somente sábado e domingo, das 11h20 às 16h40 (saídas a cada quarenta minutos da Estação do Valongo)
- Estação Bistrô Restaurante Escola- Funciona somente no sábado, das 12h às 15h
- Vilas Criativas- fechadas de sábado a quarta
- Visita aos carros ferroviários históricos no Armazém 12-A (oficina dos bondes) – Funciona de sábado a terça, às 11h (limite de 15 pessoas; retirada de senha gratuita no Museu Pelé)
- Visita ao Palácio José Bonifácio (prefeitura) – Funciona de sábado a terça, às 14h (limite de 15 pessoas; pré-inscrição através do e-mail sesetur@santos.sp.gov.br)
- Museu Pelé: Funciona todos os dias, das 10h às 18h, bilheteria até as 17h
- Mercado de Peixes: Funciona normalmente. Sábado, segunda, terça e quarta, das 7h às 18h. Domingo abre das 7h às 15h
- Centro de Atendimento ao Turista e de Comércio de Artesanato da Zona Noroeste: funciona sábado, segunda, terça e quarta, das 8h às 19h. Domingo não funciona
- Mercado Municipal: Funciona todos os dias, das 7h às 13h
- Feiras livres – Serão montadas normalmente
- FeirArte – Serão montadas de sábado até quarta, das 15h às 21h, no calçadão da Praia do Boqueirão e na Praça Doutor Caio Ribeiro Moraes e Silva, em frente ao Sesc (Aparecida)
- Pantheon dos Andradas: Fechado
- Casa do Trem Bélico: Fechada
- Jardim das Artes (Ponta da Praia, próximo ao Aquário): De 4 a 8, das 10h às 18h
- Feira de Antiguidades (Praça Rotary, Gonzaga): Apenas no sábado, das 10h às 18h
- Galerias de Arte Braz Cubas, Patrícia Galvão e Espaço VIP (Teatro Municipal – Av. Pinheiro Machado, 48, Vila Mathias): Fechadas
- Galeria Nelson Penteado de Andrade (Prodesan): Fechada
- Gibiteca Municipal Marcel Rodrigues Paes (Posto 5, orla do Boqueirão): Fechada
- Biblioteca Municipal Mário Faria (Posto 6, orla da Aparecida): Fechada
- Bom Prato do Mercado: Abre no sábado e na segunda. Café das 7h às 8h30. Almoço 10h30 às 14h. Jantar 17h às 19h. Domingo, terça e quarta não funciona

- Bom Prato da Zona Noroeste: Abre somente na segunda, nos seguintes horários: café das 7h às 9h, almoço, 10h30 às 14h e jantar, das 17h às 19h. Não abre sábado, domingo, terça e quarta
- Bom Prato da Vila Gilda: Abre na segunda nos seguintes horários: café da manhã, das 7h30 às 9h, almoço, das 10h30 às 13h30 e jantar, das 17h às 19h30. Sábado, domingo, terça e quarta não funciona
- Bom Prato dos Morros – Abre somente na segunda para café, das 7h30s às 9h, e almoço, das 10h30 às 13h30. Não abre sábado, domingo, terça e quarta
- Centro Público de Trabalho e Emprego: Não Funciona
- Poupatempo: Atende no sábado, serviços agendados. Não abre de 5 a 8 de setembro. Volta a funcionar na quinta (9)

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2021

GOVERNO FEDERAL ABRE SETEMBRO FERROVIÁRIO COM 10 PEDIDOS PARA NOVAS FERROVIAS E PREVISÃO DE R\$ 53 BILHÕES EM NOVOS INVESTIMENTOS

Informação: Ministério da Infraestrutura (3 de setembro de 2021)



Crédito: Alan Santos/PR

Os próximos 30 dias de 2021 ficarão marcados na história do Brasil como o mês em que o Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura, iniciou uma transformação radical no transporte ferroviário no país. Fazem parte do Setembro Ferroviário a autorização para construção de novas linhas férreas e novidades em empreendimentos como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico) e People Mover.

A temporada de ações foi aberta pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, e pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, nesta quinta-feira (2). Previsto na Medida Provisória 1.065/2021, o programa Pro Trilhos vai impulsionar o surgimento de novas ferrovias, de forma mais célere e simplificada, a partir do instrumento da autorização. Somente hoje, 10 pedidos foram recebidos para construção de ferrovias pelo regime de autorização estabelecido pela MP.

Juntas, as solicitações dizem respeito a 3,3 mil quilômetros de novos trilhos e R\$ 53,5 bilhões de investimentos. Com a formalização, realizada nesta quinta-feira, os requerimentos começam a ser avaliados pelo MInfra, responsável por emitir as autorizações, caso os empreendimentos cumpram todos os requisitos exigidos pelo Governo Federal. Modelo semelhante ao que já existe de forma bem-sucedida na exploração de infraestrutura em setores como telecomunicações, energia elétrica, portuário e aeroportuário.

As novas ferrovias cortam cidades de nove estados em quatro regiões brasileiras: Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco, Piauí e São Paulo.

Confira onde ficam os novos trechos:

- Água Boa/MT – Lucas do Rio Verde/MT: 557 km de extensão, investimento de R\$ 6,4 bilhões
- Uberlândia/MG – Chaveslândia/MG: 235 km de extensão, investimento de R\$ 2,7 bilhões
- Estreito/MA – Balsas/MA: 245 km de extensão, investimento de R\$ 2,8 bilhões
- Shortline entre Perequê/SP – TIPLAN/Porto de Santos/SP: 8 km de extensão, investimento de R\$ 100 milhões
- Maracaju/MS – Dourados/MS: 76 km de extensão, investimento de R\$ 2,85 bilhões
- Guarapuava/PR – Paranaguá/PR: 405 km de extensão, investimento de R\$ 15,2 bilhões

- Cascavel/PR – Foz do Iguaçu/PR: 166 km de extensão, investimento de R\$ 6,25 bilhões
- Açailândia/MA – Alcântara/MA: 520 km de extensão, investimento de R\$ 6,5 bilhões
- São Mateus/ES – Ipatinga/MG: 420 km de extensão, investimento de R\$ 5 bilhões
- Suape/PE – Curral Novo/PI: 717 km de extensão, investimento de R\$ 5,7 bilhões

O QUE VEM POR AÍ – Bolsonaro e Tarcísio têm nova agenda do Setembro Ferroviário nesta sexta-feira (3). Eles irão ao município de Tanhaçu (BA) para a assinatura do contrato da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), cujo trecho 1 vai de Ilhéus e Caetité (BA). Concedida em leilão realizado em abril, durante a Infra Week, a Fiol tem investimentos previstos de R\$ 3,3 bilhões.

Seguindo a programação já confirmada, no próximo dia 8, será assinado o termo aditivo ao contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos para a execução do GRU Automated People Mover (APM). Por esse instrumento, será incluída a obrigação de a atual concessionária construir e operar o People Mover, que conectará os terminais de passageiros do aeroporto à estação da Linha 13-Jade, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CTPM).

No dia 17, em Mara Rosa (GO), o ministro Tarcísio confere a instalação do canteiro de obras da Vale na Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), entre Goiás e Mato Grosso. O trabalho precede o início das obras no trecho 1, a ser viabilizado a partir de investimento cruzado, uma contrapartida da renovação das concessões da Vale com a União. Mais para o final do mês, ainda sem data confirmada, a empresa espera receber os trilhos importados da Ásia que serão usados na extensão da Fiol – trecho 2, de Caetité a Barreiras (BA).

Igualmente em data ainda a ser marcada, será formalizada a expansão da linha Cariacica/Anchieta (ES), na descida da EF-118. A melhoria será viabilizada pela modalidade investimento cruzado vinda da concessão da ferrovia Vitória-Minas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2021

SOMALILÂNDIA SE PREPARA PARA BATALHA 'SAUDÁVEL' DOS PORTOS

Informação: Financial Times (3 de setembro de 2021)

Ancorado no porto de águas profundas de Berbera, um navio de bandeira etíope descarrega sua carga de açúcar e arroz vindos da Índia, no que as autoridades esperam ser um sinal de uma nova era de comércio no auto-declarado Estado da África Oriental da Somalilândia.

Graças a um investimento de US \$ 442 milhões do operador portuário DP World, com sede em Dubai, Berbera está se preparando para recuperar seu brilho comercial centenário, estabelecendo uma batalha de portos em uma via marítima atravessada por cerca de um terço dos navios em todo o mundo. O renovado porto de Berbera agora oferece uma alternativa ao Djibouti como porta de entrada para lucrativas rotas comerciais através do Canal de Suez.



O porto de Berbera representa um desafio para o domínio de Djibouti no atendimento às necessidades do gigante regional da Etiópia – Foto: Zacharias Abubeker / AFP / Getty Images

Berbera já foi a capital do protetorado da Somalilândia Britânica. Durante séculos, até que uma guerra civil destruiu muitas de suas instalações, três décadas atrás, foi um centro de comércio marítimo entre o Chifre da África, a Península Arábica e a Índia, graças à sua localização principal no Golfo de Aden, em frente ao Iêmen.

Agora, “estamos tendo outra chance de nos tornar um centro de negócios internacional”, disse o prefeito de Berbera, Abdishakur Mohamed Hassan. Do lado de fora de seu escritório, fileiras de



camelos e rebanhos de cabras seguem para o cais, com destino ao porto de Jeddah, na Arábia Saudita. “Haverá uma competição saudável entre os portos vizinhos”, acrescentou.

O terminal da Berbera, inaugurado em junho, pode receber os maiores navios do mundo. Sua capacidade de contêineres aumentou de 150.000 contêineres de 20 pés (TEU) para 500.000 TEU anualmente, e já está em andamento uma expansão para movimentar até 2 milhões de TEU por ano. O principal objetivo do porto é servir a Etiópia, o segundo país mais populoso da África, que precisa de “portas múltiplas”, de acordo com Supachai Wattanaveerachai, presidente-executivo do porto de Berbera da DP World.

A Eritreia se separou da Etiópia em 1993, deixando esta última sem litoral e dependente do vizinho Djibouti para acesso ao porto. Djibuti permaneceu “quase totalmente livre de concorrência” na região, de acordo com o Banco Mundial, que em um relatório disse que quase 95 por cento da carga etíope passava por ele. O restante passa por Port Sudan, no Sudão, e Mombasa, no Quênia.

Um índice global de desempenho de porta de contêiner de 2021 do Banco Mundial e IHS Markit classificou Djibouti como o porto mais eficiente da África, medido em minutos por movimentação de contêiner. A ex-colônia francesa capitalizou sua infraestrutura e localização privilegiada no estreito de Bab-el-Mandeb, com quase 1 milhão de TEU passando por seus portos a cada ano.

Mas a competição se intensificou, com a DP World agora na Somalilândia e enfrentando o Djibouti.

“A carga destinada à Etiópia se move predominantemente através do porto de Djibouti, no entanto, existem alternativas futuras dentro da área”, disse Carl Lorenz, diretor administrativo para a África oriental no grupo de transporte de contêineres Maersk. Essas opções incluem Berbera e o novo porto muito atrasado na cidade queniana de Lamu, perto da Somália, que foi parcialmente inaugurado em maio.

O sultão Ahmed bin Sulayem, presidente da DP World, disse que a Berbera seria uma opção viável e eficiente para o comércio na região, especialmente para cargas em trânsito na Etiópia.

“Acreditamos que o desenvolvimento do corredor Berbera em um dos principais corredores de comércio e logística trará enormes benefícios econômicos para a Etiópia”, disse ele.

Embora um corredor rodoviário de Berbera a Wajaale, na fronteira da Somalilândia-Etiópia, deva ser concluído até 2022, a Somalilândia requer desenvolvimento de infra-estrutura para a qual não poderia receber financiamento multilateral diretamente porque não é um país reconhecido internacionalmente. E, ao contrário do Djibouti, onde a China investiu pesadamente, tem relações com Taiwan.

Mas muito depende da situação política na Etiópia, o gigante regional que é o principal cliente dos portos concorrentes. Na última década, a Etiópia passou por um milagre econômico ao estilo asiático, crescendo a uma média impressionante de 9,4% ao ano. Em seguida, a pandemia atingiu e uma guerra civil interminável começou.

Hassan Abdullahi, gerente geral da Autoridade Portuária da Somalilândia, disse que Addis Abeba já havia perdido o prazo para adquirir uma participação no porto de Berbera e teme que a guerra continue. Em julho, o conflito se espalhou de Tigray para a região de Afar, um ponto de trânsito entre a Etiópia e Djibouti. “Se a guerra continuar, não haverá comércio”, disse ele. “Estamos construindo toda essa infraestrutura para a Etiópia. Pode ser um problema para a Somalilândia e para Djibouti.”

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2021

ANTT PARTICIPA DO LANÇAMENTO DO "SETEMBRO FERROVIÁRIO"

Este mês será marcado pelos empreendimentos da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico) e People Mover



WhatsApp Image 2021-09-02 at 19.20.09.jpeg

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) marcou presença na abertura do evento "Setembro Ferroviário", com os diretores Rafael Vitale, Guilherme Theo Sampaio e Fábio Rogério Carvalho. O presidente da República, Jair Bolsonaro; o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas; e o ministro da Economia, Paulo Guedes, conduziram o evento. Este mês será marcado pela autorização para construção de novas

linhas férreas e novidades em empreendimentos como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico) e People Mover.

A cerimônia realizada hoje (2/9), no Palácio do Planalto, celebrou os 10 pedidos para novas ferrovias, com previsão de R\$ 53 bilhões em novos investimentos. Serão construídos mais de 3,3 mil km de trilhos dentro do programa "Pro Trilhos", criado pela Medida Provisória (MP) nº 1.065. As novas ferrovias cortam cidades de nove estados em quatro regiões brasileiras: Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco, Piauí e São Paulo.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/09/2021

CONTRATO DA FIOLE 1 É ASSINADO NA BAHIA

ANTT, Valec e Bamin formalizaram subconcessão de estrada de ferro que vai ligar Ilhéus a Caetité (BA)



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Valec e a empresa Bahia Mineração S.A (Bamin) assinaram o contrato de subconcessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol 1), nesta sexta-feira (3/9), em Sussurana - distrito de Tanhaçu (BA).

O evento contou com a participação do presidente da República, Jair Bolsonaro; do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas; do diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale; do presidente da Valec, André Kuhn; do presidente da Bamin, Eduardo Ledsham;

entre outras autoridades.

“A Fiol, tão aguardada, agora virou realidade e vai transformar a economia da Bahia. Serão bilhões de investimentos, executados majoritariamente nos primeiros cinco anos da

subconcessão, promovendo maior eficiência logística e dinamismo na economia. Com isso, a Fiol também beneficiará a vida dos baianos, com a geração de mais de 80 mil empregos, diretos e indiretos. E melhor do que um leilão bem-sucedido é um contrato bem executado”, destacou Rafael Vitale.

Histórico – A Bamin foi vencedora do leilão da Fiol, realizado em 8/4/2021, e ficará responsável pela finalização do empreendimento e operação do trecho de 537 km, em uma subconcessão que vai durar por 35 anos, totalizando R\$ 5,41 bilhões de investimentos (Capex) e R\$ 13,37 bilhões de custos operacionais (Opex). O segmento vai abranger o trecho ferroviário entre os municípios de Ilhéus/BA e Caetité/BA.

A ferrovia – O corredor logístico visa permitir o escoamento para o mercado externo do minério de ferro do sul da Bahia, por meio do futuro Porto de Ilhéus, além de possibilitar o transporte ferroviário de grãos do oeste baiano ao porto, em direito de passagem.

O traçado da Fiol 1 atravessará as seguintes cidades baianas: Ilhéus, Uruçuca, Aureliano Leal, Ubaitaba, Gongogi, Itagibá, Itagi, Jequié, Manoel Vitorino, Mirante, Tanhaçu, Aracatu, Brumado, Livramento de Nossa Senhora, Lagoa Real, Rio do Antônio, Ibiassucê e Caetité.

A expectativa é de que a Fiol 1 comece a operar em 2026, já transportando 18,4 milhões de toneladas de carga, entre grãos e, principalmente, o minério de ferro produzido na região de Caetité. Volume que vai mais que dobrar em 10 anos, atingindo 45,6 milhões de toneladas em 2036 – sendo a maior parte o minério de ferro. Entre as cargas também estão alimentos processados, cimento, combustíveis, soja em grão, farelo de soja, manufaturados, petroquímicos e outros minerais.

A operação inicial já deve contar com pelo menos 16 locomotivas e mais de 1.400 vagões – pelo menos, 1.100 destinados apenas para o escoamento de minério de ferro. Montante que terá um incremento diante do aumento da demanda, chegando a 34 locomotivas e 2.600 vagões, dentro de dez anos. Além de Ilhéus e Caetité, um terceiro pátio será instalado no município de Brumado.

A subconcessão da Fiol 1 vai permitir a criação de 82.830 empregos diretos, indiretos e efeito-renda ao longo da concessão.

Para saber tudo sobre o projeto, clique aqui.

<https://antt.gov.br/ferrovia-de-integracao-oeste-leste-fiol-ef-334>

Projetos futuros – A ANTT e o Governo Federal também trabalham nos projetos para concessão dos outros dois trechos: a Fiol 2, entre Caetité (BA) e Barreiras (BA), com obras em andamento, e a Fiol 3, de Barreiras (BA) a Figueirópolis (TO). Um corredor de escoamento que terá um total de 1.527 km de trilhos, ligando o porto de Ilhéus, no litoral baiano, ao município de Figueirópolis (TO), ponto em que a Fiol se conectará com a Ferrovia Norte-Sul e o restante do país.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/09/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PREVISÃO DA RELAÇÃO DÉFICIT PRIMÁRIO/PIB PASSA DE 1,74% PARA 1,57% NO FOCUS

O Relatório de Mercado Focus trouxe nesta segunda-feira, 6, alteração na projeção para o resultado primário do governo em 2021. A relação entre o déficit primário e o Produto Interno Bruto (PIB) este ano foi de 1,74% para 1,57%. No caso de 2022, permaneceu em 1,10%. Há um mês, os percentuais estavam em 1,90% e 1,35%, respectivamente.

Já a relação entre déficit nominal e PIB em 2021 passou de 6,20% para 6,10%, conforme as projeções dos economistas do mercado financeiro.

Para 2022, continuou em 6,30%. Há quatro semanas, estas relações estavam em 6,40% e 6,00%, nesta ordem.

O resultado primário reflete o saldo entre receitas e despesas do governo, antes do pagamento dos juros da dívida pública. Já o resultado nominal reflete o saldo já após as despesas com juros.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 06/09/2021

BOLSONARO DETERMINOU QUE BB E CAIXA SIGAM NA FEBRABAN, DIZ BLOG

Da redação



O presidente Jair Bolsonaro teria determinado a permanência dos bancos estatais na Febraban (Crédito: Marcelo Camargo/Agência Brasil)

O Banco do Brasil e a Caixa Econômica ameaçaram deixar a Federação Brasileira de Bancos (Febraban) devido ao apoio à carta em defesa da democracia encabeçada pela Fiesp. Segundo o blog de Valdo Cruz, no G1, os bancos seguirão na Febraban por determinação direta do presidente Jair Bolsonaro.

O manifesto, que propunha harmonia entre os três poderes, foi mal recebido pelo governo, que o interpretou como um ataque à gestão Bolsonaro. O presidente da Caixa, Pedro Guimarães, sugeriu a saída dos bancos da federação.

Mesmo reafirmando, nesta quinta-feira (2), seu posicionamento, a Febraban declarou que respeitaria as posições de BB e Caixa. Segundo blog, o posicionamento de Guimarães foi visto como “trapalhada” por assessores do presidente.

Com a reação negativa do governo, a Fiesp optou por adiar para depois do feriado de 7 de setembro, quando estão convocadas manifestações pró-governo, a divulgação do texto. O governo, contudo, estaria preocupado com as críticas cada vez mais frequentes dos empresários.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 06/09/2021

CAMPOS NETO: É PRECISO AMPLIAR BOLSA FAMÍLIA DENTRO DA RESPONSABILIDADE FISCAL

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse que a incerteza fiscal de curto prazo no País vem de uma associação de projetos estruturantes à ampliação do Bolsa Família, considerada um processo eleitoral. Campos Neto participa do Finanças Mais, organizado pelo Estadão/Broadcast e pela Austin Rating nesta sexta-feira, 3.

Segundo o presidente do BC, há uma avaliação dentro governo e do Parlamento de que a ampliação do programa social deve ser feita em um contexto de respeito ao regime fiscal. Campos Neto disse que existe uma consciência de que aumentar gastos com o Bolsa Família pode ser contraproducente caso a incerteza gerada supere o benefício do dinheiro injetado na economia.

“Lembrando que não temos recursos públicos para sair da crise com investimentos públicos. Temos de ter investimentos privados e, para ter investimento privado, precisa gerar credibilidade”, disse o presidente do BC.

Campos Neto também disse, no evento, que a condução da política monetária fica mais complexa diante do momento de incerteza em relação à economia brasileira. “A gente tem todos os choques externos, choques internos, a crise hídrica, mais um ruído eleitoral, de fato isso dificulta”, avaliou. “Mas o BC tem de pensar que a nossa missão é atingir a meta, entregar a meta de inflação, isso é o elemento mais importante para garantir a estabilidade com crescimento sustentável de curto, médio e longo prazo.”

Segundo Campos Neto, o descolamento da inflação em relação à meta na época em que a Selic atingiu a mínima histórica, em 2%, é maior do que o observado hoje, quando o BC está em um ciclo de aumento de juros para perseguir a meta de IPCA de 2022.

“Com os dados que a gente tinha naquele momento, a desancoragem para baixo em termos de magnitude era muito maior do que ela é para cima hoje. A gente está num exercício de olhar para o outro lado, entendendo essa inércia, os diversos choques”, afirmou.

Campos Neto disse que a melhor forma de lutar contra as dificuldades de calibragem da política monetária é explicitar essas dificuldades e atuar com uma comunicação eficiente para o mercado. O presidente do BC afirmou ainda que a diferença entre projeções de inflação do mercado e da autarquia parte de questões sobre ritmo de fechamento do hiato do produto e inércia inflacionária.

De acordo com Campos Neto, o BC deve explicitar mais as suas visões sobre a trajetória do hiato do produto no próximo Relatório Trimestral de Inflação (RTI).

O presidente do Banco Central também disse que as novas modalidades do Pix, o Pix Saque e o Pix Troco, são grandes inovações, que também serão importantes para o interior do País. Campos Neto ressaltou que ambas beneficiam tanto consumidores quanto lojistas.

“É um ganha-ganha para todo mundo. É aumento de eficiência, e vai ser de graça para as pessoas. Lembrando que o lojista paga para fazer recarga de celular e para ter cliente na boca do caixa. Agora, vai até receber para isso. É uma grande evolução, e outras vão se seguir.”

Entre as evoluções futuras, Campos Neto afirmou que o Pix vai se conectar com o “open finance” e a inovação da moeda. O presidente do BC destacou o movimento de regulação de verticalização da produção de dados, cada vez mais importantes para as inovações do setor, e pregou a importância da legislação cambial, em trâmite no Senado.

“Estamos avançados na conversa da nossa moeda digital, com grande parte dos problemas sendo resolvidos e trabalhados. Temos avançado bastante na parte de como vai ser a tecnologia e de como vão ser resolvidos os problemas”, acrescentou Campos Neto.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 06/09/2021

APÓS APOIAREM REFORMA DO IR, PREFEITOS ACUSAM CÂMARA DE DESCUMPRIR ACORDO

Após declarar apoio à reforma do Imposto de Renda mediante um acordo para beneficiar prefeituras com outras medidas, a Confederação Nacional dos Municípios (CNM) manifestou “insatisfação e perplexidade” com o desfecho da votação e anunciou que trabalhará por mudanças no texto no Senado Federal. Segundo a entidade, a versão final da proposta contrariou o acerto realizado com a CNM e desaguou numa perda de R\$ 9,3 bilhões para os municípios.

Em comunicado assinado pelo presidente da CNM, Paulo Ziulkoski, a entidade afirma que duas mudanças “de última hora” não estavam no acordo e amplificaram as perdas para as prefeituras.

Uma delas foi a manutenção da possibilidade de contribuintes que ganham mais de R\$ 40 mil anuais recorrerem ao desconto simplificado na declaração do IRPF. A segunda foi a redução da alíquota sobre lucros e dividendos, de 20% para 15%.

“Com essas e outras concessões anteriormente feitas pelo relator para atender a grupos de interesse, a perda do FPM (Fundo de Participação dos Municípios), inicialmente projetada para não ultrapassar R\$ 1 bilhão, cresceu para R\$ 5,6 bilhões”, disse a entidade.

O texto cita o relator do IR, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), e o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), como fiadores do acordo descumprido.

Enquanto capitais e Estados criticavam a proposta de mudança no IR, a CNM chegou a declarar apoio ao projeto após costurar um acordo que previa a aprovação de emendas constitucionais para repor as perdas do FPM e até mudar a forma de correção do piso do magistério – medida que acabou não avançando.

Nos últimos dias, também entrou na negociação uma PEC que abre um parcelamento de dívidas previdenciárias de prefeituras e pode dar um alívio de R\$ 31 bilhões, como mostrou o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

“Há duas semanas, finalmente chegamos a um acordo para limitar a perda do FPM a no máximo R\$ 1 bilhão. Para nossa surpresa, esse acordo foi rasgado unilateralmente pelas lideranças da Câmara, em uma negociação que envolveu governo, PT e demais partidos de oposição, e que privilegiou o interesse das agremiações políticas e dos grandes grupos econômicos, em detrimento dos municípios e da imensa maioria da população brasileira”, diz Ziulkoski.

Para o presidente da CNM, o resultado demonstra que o discurso do ministro da Economia, Paulo Guedes, de mais Brasil e menos Brasília “parece ser mera retórica”, uma vez que municípios terão perdas significativas, enquanto a União terá prejuízos compensados por revisão de benefícios fiscais de PIS/Cofins – que não são repartidos com governos regionais.

“Mais uma vez vemos as autoridades federais fazendo bondade com chapéu alheio, bondade destinada a agradar grandes empresários e banqueiros, como vimos na aprovação do destaque que reduziu a alíquota sobre dividendos de 20% para 15% e retirou R\$ 3 bilhões do FPM”, afirma a entidade.

Com o descumprimento do acordo, a CNM avisou que vai atuar para reverter as perdas no Senado Federal.

Fonte: *IstoÉ - Dinheiro*

Data: 06/09/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

CARGILL INAUGURA FÁBRICA DE PECTINA NO BRASIL, A PRIMEIRA FORA DA EUROPA



A fábrica é a única instalação de pectina da Cargill fora da Europa, onde possui três unidades do gênero (Imagem: REUTERS/Denis Balibouse/File Photo)

A unidade brasileira da companhia de commodities norte-americana Cargill concluiu a construção de uma nova fábrica para produzir pectina, um subproduto de frutas utilizado em geleias, bebidas,

laticínios e confeitaria, anunciou a empresa nesta sexta-feira.

A fábrica é a única instalação de pectina da Cargill fora da Europa, onde possui três unidades do gênero.

A nova planta tornará a Cargill a segunda maior produtora mundial do ingrediente alimentício, disse em entrevista o diretor de Amidos e Adoçantes da empresa na América do Sul, Laerte Moraes.

Localizada perto do cinturão citrícola do Brasil –onde a Cargill terá casca de laranja como matéria-prima–, a fábrica deve ajudar a reduzir os custos de produção da empresa, já que atualmente duas de suas fábricas na Europa precisam importar cascas de laranja para então processá-las.

Segundo a companhia, a unidade brasileira atenderá principalmente aos mercados de exportação, especialmente clientes da Ásia, e empregará 120 pessoas.

O movimento da Cargill reflete uma necessidade de se equilibrar negócios de grande volume com margens mais baixas ao mesmo tempo em que amplia a presença em segmentos de mercado com volumes menores, mas preços mais altos.

Trata-se também de uma resposta à evolução dos clientes industriais e das necessidades dietéticas dos consumidores.

A demanda global por pectina, um ingrediente natural que pode ser utilizado na culinária e panificação como agente emulsificante, estabilizador e espessante, deve crescer até 4% ao ano, disse a Cargill.

A empresa, uma das maiores tradings de soja e milho do Brasil, havia anunciado a construção da nova planta em 2018.

Embora os trabalhos tenham atrasado ligeiramente em 2020 devido às restrições relacionadas à pandemia de Covid-19, a fábrica começará a operar este mês, disse Moraes.

A nova instalação possui capacidade para produzir cerca de 6 mil toneladas de pectina por ano. Um quilo do produto pode custar de 15 dólares a 20 dólares, segundo Moraes.

Ele acrescentou que a Cargill investiu 550 milhões de reais na fábrica.

Fonte: MoneyTimes
Data: 06/09/2021

PEDRO SERRA: O QUE HÁ DE NOVO NA VIBRA?

Por Pedro Serra

A Vibra Energia (BRDT3) – antiga BR Distribuidora– iniciou um processo de transformação de sua cultura, atuação e propósitos, que promete impactar positivamente as operações da companhia.



Recentemente, a empresa anunciou duas novidades que comprovam que os rumos trilhados pela Vibra Energia serão diferentes daqueles da BR Distribuidora.

BR Distribuidora BRDT3 - Como todo bom case, é evidente que o percurso de Vibra dispõe de alguns riscos, como a agenda regulatória do setor de distribuição de combustíveis (Imagem: Reuters/Ueslei Marcelino)

A primeira delas diz respeito à criação da ECE, comercializadora de etanol independente, que fomentará sinergias com a sua atuação neste mercado; e a segunda é o acordo de cooperação assinado com a ZEG, cujo objetivo é desenvolver operações no setor de biometano.

Esses são dois exemplos de como a Vibra tem buscado se inserir em operações que dialoguem com seu novo propósito de tornar-se um player completo de energia no processo de transição energética, já em curso no Brasil.

Além disso, avalio também que a Vibra poderá se posicionar de forma mais ativa em outros segmentos como o de comercialização de gás natural – ao se aproveitar da abertura deste mercado no país -, assim como no de provimento de energia elétrica no mercado livre de energia e na captura de calor em mercados renováveis periféricos e com potencial, como o de hidrogênio verde.

A escolha por não comprar diretamente uma refinaria da Petrobras (PETR4) também evidencia seu interesse em se projetar como uma companhia disposta a gerar valor através da combinação de uma atuação múltipla, e que não possua uma dependência tão grande em termos de fluxo de caixa de um único ativo.

Vale destacar também a parceria realizada com as Lojas Americanas (AMER3), visando executar uma proposta de criação de valor de seu business de conveniência, que deverá obter algumas lojas de operação própria, mas que em suma, obterá escala por meio da implantação de franquias, diminuindo assim a necessidade de desembolso por parte da companhia, liberando caixa para que os investimentos sejam direcionados às atividades que dialoguem de forma mais intensa com o atual propósito da companhia.

Como todo bom case, é evidente que o percurso de Vibra dispõe de alguns riscos, como a agenda regulatória do setor de distribuição de combustíveis, o aumento da concorrência neste mercado, bem como a própria política de aumento da rentabilidade dos Postos Petrobras, estratégia essa que levou um de seus principais concorrentes, o Posto Ipiranga, a uma situação muito difícil.

Ao propor a implementação de uma nova proposta de valor B2B2C, adicionando postos, aumentando sua presença em aditivados, majorando a penetração de Br Mania e expandindo em oito vezes os usuários ativos de seu programa de relacionamento, acredito que a Vibra tem tudo para observar um resultado diferente daquele colhido pelo seu principal concorrente.

Entretanto, as respostas efetivas somente serão conhecidas durante o caminho, que como em todo processo de transição, pode se mostrar complexo e necessitar do investidor, uma maior dose de paciência.

Em resumo, mesmo com os riscos inerentes ao mercado de distribuição de combustível no Brasil, é interessante que o investidor acompanhe de perto os próximos passos da Vibra Energia, mesmo porque, já está claro que a empresa não vai medir esforços para entregar soluções completas de energia, em um mundo em que a transformação do setor energético será radical.

Fonte: MoneyTimes
Data: 06/09/2021



GOVERNO ADIA PAGAMENTO DE IMPOSTOS DAS DISTRIBUIDORAS DE ENERGIA

Medida publicada nesta sexta (3) dá alívio ao caixa das empresas durante crise energética
Por epbr - 3 de setembro de 2021 - Em Setor elétrico

O governo federal editou nesta sexta (3) uma medida provisória (MP 1066) que adia o prazo de recolhimento de contribuições federais para as distribuidoras de energia elétrica.

Os tributos federais devidos de agosto, setembro e outubro serão pagos em novembro, com vencimento no início de dezembro.

Foi uma forma de dar uma alívio ao fluxo de caixa das distribuidoras.

Com o agravamento da crise hídrica, o sistema de bandeiras tarifárias está deficitário. Mesmo com os aumentos seguidos este ano, o valor cobrado a cada 100 kWh consumidos não é suficiente para refletir o real custo da geração de energia.

Nessa semana, o Ministério de Minas e Energia (MME) confirmou o aumento das bandeiras tarifárias em de 50%, de R\$ 9,49 em agosto, para R\$ 14,20 por 100 kWh consumidos, a partir de setembro até abril de 2022. A informação foi antecipada pela epbr.

O diretor-geral da Aneel, André Pepitone, anunciou que o valor da nova bandeira – chamada de Bandeira Escassez Hídrica – servirá para cobrir o déficit da conta bandeira, em R\$ 5,2 bilhões até julho, e os custos das medidas adicionais para geração de energia nos próximos meses, avaliada em R\$ 8,6 bilhões.

De junho para julho o valor saltou de R\$ 3 bilhões para mais de R\$ 5 bilhões, reflexo do agravamento da crise.

A solução altera a contabilidade do sistema de bandeiras, empurra custos da crise deste ano para 2022 e precisou ser feita com base na MP da crise energética.

Impostos adiados

Serão postergados os recolhimentos da do PIS/Pasep, Cofins e de contribuições previdenciárias.

Em nota divulgada na noite desta quinta-feira (2), a Secretaria-Geral da Presidência da República afirmou que a MP não implica em renúncia de receitas para União, já que apenas prorroga o recolhimento dos tributos, que serão pagos “ainda dentro do exercício financeiro de 2021.”

Com informações da Agência Câmara de Notícias.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/09/2021

BOLSONARO VAI AO STF POR REFORMA DO ICMS IGNORADA POR SUA BASE NA CÂMARA

Por Gustavo Gaudarde - 3 de setembro de 2021 - Em Combustíveis

O presidente Jair Bolsonaro anunciou nesta quinta (2) que o governo federal vai entrar com uma ação direta de inconstitucionalidade por omissão para levar o Congresso Nacional a mudar o ICMS dos combustíveis.

A Advocacia-Geral da União (AGU) deve entrar com a ação nesta sexta (3) no Supremo Tribunal Federal (STF). O argumento é que é preciso regulamentar a cobrança de ICMS aprovada pelos parlamentares em 2001, que virou a emenda constitucional 33.

O que Bolsonaro quer é uma decisão favorável contra o Congresso Nacional, onde a sua própria base ignora o projeto de lei complementar (PLP 11) enviado este ano à Câmara dos Deputados.

O projeto está na pauta há meses e quase se chegou a um acordo, envolvendo as próprias lideranças do governo federal, para desconfigurar a proposta. O Ministério da Economia atuou para evitar.

Pode, contudo, ser colocado em votação no plenário a qualquer momento por Arthur Lira (PP/AL), presidente da Câmara e aliado de Bolsonaro, que tem garantido votações expressivas para o governo federal.

O próprio governo recuou e pediu a retirada da urgência do PLP 11, em março.

Qual o plano?

A iniciativa corre o risco de dar em nada. Mesmo com uma decisão que obrigue o Congresso Nacional a regulamentar a reforma do ICMS dos combustíveis prevista na emenda constitucional 33 de 2001, a PEC aprovada na época não obriga os estados a adotar a nova tributação.

O que ela faz é incluir no texto constitucional a alternativa para o ICMS dos combustíveis, que passariam a ter uma regra especial.

“O STF pode até declarar a inconstitucionalidade por omissão, que é o efeito possível dessa ação, mas ainda assim não haverá prazo para o Congresso Nacional”, afirma Tiago Severini, sócio do escritório Vieira Rezende e especialista em tributação.

Ele alerta que existe um histórico de casos de declaração de inconstitucionalidade por omissão, sem resultados práticos.

Tiago Severini participou recentemente do epr entrevista, tratando justamente do ICMS dos combustíveis. Veja na íntegra:

No Congresso Nacional, onde pode dar resultado, o sentimento é que mexer no ICMS, que afeta a arrecadação dos estados – bases eleitorais dos parlamentares –, é algo para ser feito na reforma tributária.

A primeira proposta enviada pelo Ministério da Economia, contudo, deixou de fora o ICMS na unificação dos impostos. Mas nela está a mesma lógica do projeto de lei complementar, aplicada à arrecadação federal sobre os combustíveis.

O governo e o Congresso Nacional deixaram a proposta de lado para fazer a reforma do imposto de renda, aprovada ontem na Câmara.

A ideia de recorrer ao STF vinha sendo ventilada há meses. Com a ação, Bolsonaro cria um fato novo para afirmar que não pode fazer mais nada em relação aos preços dos combustíveis, como chegou a falar recentemente sobre o gás de cozinha.

Há, contudo, várias iniciativas. Desde 2019, por exemplo, o Ministério de Minas e Energia produz estudos e propostas para mecanismos de suavização dos preços dos combustíveis. Este ano, o próprio ministro Bento Albuquerque defendeu a criação de um fundo com essa finalidade.

Os planos, que não dependem apenas do MME, não saíram do papel.

No caso do GLP, mostramos na epr como um gasto bilionário do governo federal, mas sem efeito, poderia ter sido destinado para um programa social para compra de GLP-13, o gás de cozinha.

Pontos da reforma do ICMS

- O imposto caberá ao estado de destino, onde os combustíveis são consumidos;
- O ICMS deixaria de variar quinzenalmente com base em preços médios e novas alíquotas precisam ser definidas com antecedência mínima de 90 dias (incluído no PLP 11);
- A cobrança deixa de ser feita a partir de um percentual do preço. No lugar, são definidas alíquotas uniformes e específicas, por quantidade de produto.
- A ideia original é criar alíquotas nacionais, iguais em todos os estados. Bolsonaro já cogitou abandonar esse ponto.
- Vale para combustíveis líquidos, mas também para o gás natural e lubrificantes, dois pontos que preocupam o mercado.
- O gás natural tem características próprias, que estão sendo discutidas nos estados; no caso dos lubrificantes, pode resultar em distorções, por ser um produto com grande variação de preço.

Quão ruim é o ICMS?

O governo federal não tem poder para reduzir a carga tributária nos estados, que manteriam o controle para definir o valor das alíquotas.

O que se busca, em uma iniciativa que Bolsonaro herdou de governos anteriores, é mudar a forma como o ICMS é cobrado, facilitando a vida de quem arrecada, com potenciais efeitos positivos para o consumidor na redução de assimetrias na formação de preços.

A unificação nacional do ICMS também colabora com a previsibilidade para o mercado de distribuição, onde até mesmo grupos menores, regionais, costumam atuar além das fronteiras de seus estados de origem.

O problema do ICMS, contudo, vai além da carga tributária. Os combustíveis são taxados nos estados a partir de uma pesquisa de preços feita pelos fiscos locais, que serve de base para aplicação da tributação.

São os Preços Médios Ponderados ao Consumidor Final (PMPF), que acabam funcionando como um referencial, inibindo reajustes para baixo, quando o combustível fica mais barato e estimulando a alta, para preservar margens.

Dá força ao que economistas chamam de efeito “fogete e pena”.

Especialistas, dentro e fora do governo, há tempos defendem o fim dos PMPF, e a solução preferida por parte do mercado é a cobrança monofásica (no primeiro elo da cadeia) e da alíquota fixa com base na quantidade de produto vendido.

É o que Bolsonaro, mais ou menos, defende dia sim, dia não. Em suas declarações, o presidente já fez diversas “sugestões”, algumas conflitantes, sobre o mercado de combustíveis.

Um exemplo: foi Bolsonaro quem enterrou no governo federal o plano de estabelecer a monofasia no etanol.

Convencido que a venda direta de etanol — mais recentemente de GLP também — é boa para o consumidor, o presidente achou um absurdo cobrar dos usineiros toda a carga tributária que deixaria de ser arrecadada na etapa de distribuição.

Para não criar um vácuo tributário, depois de dois anos apoiando a venda direta, Bolsonaro enviou para o Congresso Nacional a MP 1063, que faz justamente isso: cria dois regimes paralelos de tributação, um para venda direta (toda a carga no usineiro) e outro para a deixar como está, com a venda por meio das distribuidoras.

A Receita Federal tentou evitar essa saída, por ver aumento do risco de sonegação em um mercado que já é difícil de fiscalizar.

Combustível é dólar

O preço do combustível no Brasil, contudo, sobe por dois motivos: a alta do dólar e das referências internacionais do petróleo, que são acompanhadas pela Petrobras, supridora majoritária de gasolina, diesel e outros.

Na importação, que concorre com a Petrobras, o efeito, portanto, é o mesmo.

A inflação, que disparou em boa parte também por conta do câmbio, acaba contaminando as contas do país, dando mais força aos reajustes.

O risco fiscal crescente e a instabilidade política colaboram para a perda de valor do real e aumento dos juros.

A moeda brasileira é uma das que mais desvalorizaram no mundo desde 2020, demonstrando que não dá para culpar apenas a pandemia. Tem um problema aqui.

Este ano, particularmente, o clima tem sido um fator preponderante, com as quebras de safra provocadas por estiagem e temperaturas extremas no inverno; e a crise energética, de um setor elétrico que não estava pronto para enfrentar mais uma temporada de escassez nos reservatórios das hidrelétricas.

“Grande parte dessa curva mais longa de inflação implícita está ligada a essa percepção fiscal, e por isso é tão importante passar essa mensagem de credibilidade fiscal para os agentes econômicos”, disse recentemente o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, segundo informações do Valor Econômico.

Foi um reconhecimento público do efeito da deterioração da política econômica, de seu colega Paulo Guedes no Ministério da Economia, sobre o custo do dinheiro no país.

Esse contexto criou uma situação esdrúxula de descolamento entre o valor das commodities e o dólar, especialmente na recuperação do mercado de óleo entre 2020 e 2021.

Um movimento comum é o aumento da percepção de risco afugentar investidores, que reduzem sua exposição à commodity e buscam mais segurança no dólar.

Com o balanço de oferta e demanda, há uma tendência, então, de o dólar cair, quando o óleo sobe — o que não foi visto no Brasil.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/09/2021

CÂMARA APROVA MP QUE CRIA NOVO ÓRGÃO PARA FISCALIZAR SETOR NUCLEAR

A intenção no futuro é converter a Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN) em uma agência reguladora

Por Larissa Fafá - 2 de setembro de 2021 - Atualizado em 3 de setembro de 2021 - Em Política energética, Setor elétrico

BRASÍLIA – Depois de ficar parada por mais de três meses no Congresso Nacional, MP 1049 que cria a Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN) foi aprovada nesta quinta (2) na Câmara dos Deputados, com poucas alterações.

A única mudança feita em acordo entre a oposição e o relator, Danilo Forte (PSDB/CE), foi incluir a necessidade de sabatina para indicação da diretoria da ANSN no Senado Federal, como funciona com as agências reguladoras.

A ANSN não é uma agência, apesar de essa ser a intenção do Ministério de Ciência e Tecnologia (MCTI), de Marcos Pontes.

“Administrativamente, ela tem que ser tratada com muita parcimônia. Espero que essa nova autoridade se transforme, no futuro, em uma agência nuclear do país. Tudo tem de ser feito de uma forma muito gradual”, disse o ministro esta semana.

O texto vai ao Senado e a votação precisa ser concluída até o dia 26 de setembro, quando a MP 1049 perde validade.

Demanda internacional

A criação de um órgão de regulação e fiscalização das atividades e instalações nucleares é resposta às exigências de órgãos de controles, como o Tribunal de Contas da União (TCU), e a Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA).

Engloba não apenas a produção de energia nuclear, mas também de atividades na agricultura, como irradiação de alimentos, e medicina nuclear.

Atualmente, a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) atualmente fiscaliza suas próprias atividades. A comissão é, ao mesmo tempo, um órgão executor de projetos da política nuclear e fiscal do setor, uma fragilidade na governança do setor nuclear.

A ANSN será criada a partir de uma cisão da CNEN, que permanecerá sob o (MCTI), como um órgão de pesquisa, execução de projetos e que participa da criação de políticas para o setor nuclear.

O texto estava sendo preparado no governo desde o ano passado, mas foi editado em maio de 2021.

A demanda é mais antiga ainda e vinha sendo discutida no Executivo desde 2017.

A criação do novo órgão ocorre em um momento que o governo federal traça metas para o setor, envolvendo a conclusão das obras da Usina Nuclear de Angra 3, retomar atividades de mineração de urânio, implantar o Repositório Nacional de Rejeitos Radioativos e construir o Reator Multipropósito Brasileiro, por exemplo.

No longo prazo, a meta do MME é instalar um total de 10 GW de potência em novas usinas nucleares até 2050.

Ideia inicial era criação de agência, mas faltou orçamento

Em audiência pública nesta semana na Comissão de Legislação Participativa, o ministro de Ciência, Tecnologia e Inovações, Marcos Pontes, admitiu que a ideia inicial era criar uma agência independente, mas que não foi autorizada a criação de novos cargos ou gastos extras pelo Ministério da Economia.

A intenção da pasta é que ela seja gradativamente transformada em agência. Mesmo assim, destacou que a medida provisória tem ganhos na governança do setor nuclear.

O primeiro passo é criar a ANSN de forma “embrionária” dentro da CNEN e depois partir para nova proposta legislativa de conversão em agência.

“Há uma necessidade de ligação dessa autoridade nos primeiros anos com a CNEN e com o MCTI, de forma que ele possa gradualmente se transformar em uma autoridade independente e depois em uma agência”, disse Pontes.

As atribuições atuais da Agência Nacional de Mineração (ANM) em relação à mineração de urânio, bem como a regulamentação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) sobre as usinas term nucleares de Angra ficarão a cargo da ANSN.

Não está claro, ainda, sob qual guarda-chuva será criada a nova autoridade nacional.

Enquanto Pontes defendeu publicamente que haveria uma necessidade de “ligação” da autoridade nos primeiros anos com a CNEN e com MCTI, o objetivo do Ministério de Minas e Energia é colocá-la sob seu vínculo.

Desde o início da gestão, o MME passou a ser responsável também pela Nuclebras Equipamentos Pesados (Nuclep) e a Indústria Nucleares do Brasil (INB) – ambas ligadas anteriormente ao MCTI.

ANSN não será suficiente, avalia diretor

Para o governo atingir os objetivos da criação da nova Autarquia Nacional de Segurança Nuclear (ANSN), será preciso fortalecer o quadro do novo órgão, defende o diretor de Radioproteção e Segurança Nuclear, Ricardo Gutterres.

O físico da CNEN está à frente da área que deve ir para ANSN.

Gutterres explica que a expectativa por uma agenda regulatória para o setor nuclear é crescente, especialmente com a retomada das obras de Angra 3, com licenciamento de reatores e no ciclo de energia do combustível nuclear.

“Com pelo menos três usinas nucleares, novos reatores de teste, seria pelo menos o dobro de atividade regulatória. Não acharia um absurdo se esse número [de servidores] dobrasse”, afirma.

A direção da CNEN é responsável por fiscalizar e regular 2.103 instalações nas áreas médica, industrial, segurança, pesquisa, comércio, serviços e nuclear. Embora seja em menor número, as instalações mais complexas como usinas e reatores demandam mais trabalho por parte das equipes de fiscalização.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 06/09/2021*

O SALTO NA COMPETIÇÃO DO DOWNSTREAM BRASILEIRO

Por Marcelo Gauto - 3 de setembro de 2021 - Em Coluna do Gauto, Combustíveis

Na área de petróleo, o downstream agrega as atividades de refino, transporte, armazenamento, distribuição e revenda de derivados, sendo um segmento centenário no país, cujas atividades iniciaram-se quatro décadas antes da criação da Petrobras, no início do século XX.

Antes mesmo de se encontrar ou refinar petróleo em solo nacional, a comercialização de derivados já se fazia presente. As primeiras iniciativas contaram essencialmente com investimentos de agentes privados, até o advento do monopólio estatal das atividades de refino, em 1953.

Os registros oficiais dão conta de que a primeira distribuidora de combustíveis a desembarcar no país foi a ESSO, subsidiária da lendária Standard Oil, da família Rockefeller, em meados de 1912.

Na sequência, viriam Anglo-Mexican (subsidiária da Shell), em 1913, Texaco, em 1915, e Atlantic, em 1922, todas multinacionais que já tinham algumas décadas de estrada (SINDICOM, 2010). A primeira empresa brasileira de grande porte no setor foi a Ipiranga, criada em 1934.

A Ipiranga, por sinal, foi pioneira na atividade de refino de petróleo no país, tendo inaugurado uma pequena destilaria em Uruguaiana (RS) em 1934 e pouco depois a primeira refinaria propriamente dita, a Refinaria Ipiranga, em 1937, na cidade de Rio Grande (RS) (GAUTO, 2018).

A medida que o consumo de derivados de petróleo no Brasil crescia, novos projetos de refino eram demandados.

Na esteira das descobertas de petróleo no Recôncavo Baiano no nordeste, veio a Refinaria de Mataripe (atual RLAM). No sudeste, surgiram as refinarias Matarazzo (extinta na década de 1970), União (atual RECAP), Manguinhos (atual REFIT) e Cubatão (atual RPBC).

No norte, a refinaria de Manaus (atual REMAN) foi erguida. O parque de refino construído até 1953 contava com forte investimento privado (ver tabela 1) e só não fora maior porque o Conselho Nacional do Petróleo proibia a participação de estrangeiros no setor desde 1938.

Tabela 1 – Parque de refino brasileiro até 1953

Refinaria	Propriedade	Localização	Capac. inicial	Situação em 1953
Rio-Grandense	Grupo Ipiranga	Uruguaiana-RS	150 bpd	Em operação
Ipiranga	Grupo Ipiranga	Rio Grande-RS	1.000 bpd	Em operação
Matarazzo	IRFM	São Caetano-SP	500 bpd	Em operação
Mataripe	Estatal (CNP)	Mataripe-BA	2.500 bpd	Em operação
União	Grupo União	Capuava-SP	20.000 bpd	Em construção
Manguinhos	Drault e GPC	Rio de Janeiro-RJ	10.000 bpd	Em construção
Cubatão	Estatal (CNP)	Cubatão-SP	45.000 bpd	Em construção
Manaus	Grupo I.B.Saabá	Manaus-AM	5.000 bpd	Em construção

IRFM: Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo
CNP: Conselho Nacional de Petróleo
GPC: Grupo Peixoto de Castro
bpd: barris por dia

Fonte: elaborado pelo próprio autor

A criação da Petrobras e o monopólio estatal

Quando a Petrobras foi criada em 1953, o segmento de downstream tinha quatro décadas de desenvolvimento no país, contava com 6 refinadores privados, 2 refinarias estatais, relevantes grupos distribuidores (ESSO, Shell, Texaco, Atlantic, Ipiranga e Gulf Oil eram os maiores) e uma rede revendedora que crescia exponencialmente.

Os registros históricos descrevem uma dura batalha no Congresso Federal a respeito da abrangência do monopólio estatal. Após muita discussão, temendo uma represália por parte dos grandes distribuidores estrangeiros, os legisladores deixaram de fora do monopólio as atividades de distribuição e comércio de derivados.

Criou-se ali, de forma fortuita ou não, uma reserva de mercado histórica: nenhum posto revendedor pode comprar combustíveis no Brasil sem passar por um distribuidor, ou seja, não é possível comprar diretamente do refinador/produtor.

O monopólio estatal acabou por tornar obrigatória a figura do distribuidor. Esta questão não se trata de uma crítica, mas de uma mera observação dos fatos.

O monopólio legal ficou então limitado à exploração, produção e refino de petróleo.

O E&P era ainda incipiente no país, enquanto o refino era mais desenvolvido, de forma que o monopólio estatal foi duro para os refinadores privados existentes àquela época: as refinarias privadas não poderiam ser ampliadas, as concessões foram mantidas, mas elas não poderiam crescer.

Sob a ótica econômica, é difícil de entender tal imposição legal, pois é muito mais econômico ampliar uma unidade já existente do que construir uma nova. Esta foi mais uma imposição legislativa que teve reflexos históricos.

Com pouco petróleo e demanda crescente, a Petrobras nos seus primeiros anos de existência somou esforços para ampliar o parque refinador. Os refinadores privados que poderiam ter ajudado nestes investimentos, eram impedidos por lei.

O fardo ficou todo a cargo da estatal. Assim, com o passar do tempo, as refinarias privadas perderam relevância na concorrência e na composição do parque de refino.

Quando o monopólio da Petrobras foi quebrado em 1997, as infraestruturas de refino, escoamento, importação e exportação eram quase que integralmente dominados pela empresa. Uma barreira de entrada enorme para novos agentes.

De forma complementar, a frequente interferência do Governo nos preços dos combustíveis dificultou ou impossibilitou o investimento privado no segmento, conforme já comentado nos artigos “Por que as gigantes do petróleo Shell, BP, Chevron, Exxon ou Total nunca investiram em refino no Brasil?” e “Desafios do refino privado após o fim do monopólio estatal”. Este quadro, todavia, está mudando.

As mudanças em curso

O downstream brasileiro está passando por mudanças profundas. O monopólio de fato existente no refino se encaminha para um encolhimento. Poder-se-ia citar ainda a desverticalização do mercado de gás natural, como parte da transformação em andamento.

Com foco voltado ao E&P, para dar fôlego aos investimentos, é amplamente reconhecido que a Petrobras tem papel fundamental neste processo. Dentre os ativos a venda, está metade da capacidade de refino do país.

Três refinarias estão mais adiantadas, RLAM (BA), REMAN (AM) e RPCC (RN). Espera-se ainda os desdobramentos de REFAP (RS), SIX (PR), REGAP (MG) e LUBNOR (CE). REPAR (PR) e RNEST (PE) não avançaram nas negociações, podendo voltar ao mercado mais adiante.

Dadas as expectativas, o investimento privado no refino retornou. Uma pequena refinaria que está sendo erguida na Bahia, a ampliação de outra unidade existente também em território baiano, a adaptação de uma planta industrial para refino de petróleo em São Paulo e os projetos de duas novas unidades de refino no Espírito Santo demonstram o otimismo em relação a este novo momento do refino no país (veja mais detalhes em “Um novo mercado de refino”).

O mercado de gás segue na mesma linha.

No âmbito regulatório, várias iniciativas estão sendo discutidas, tais como a venda direta do produtor ao revendedor, o delivery de combustíveis, o self-service nos postos revendedores, o fim da tutela à bandeira, alterações no modelo de aquisição de biodiesel, a regulamentação dos biocombustíveis avançados, questões tributárias do Novo Mercado de Gás, entre outros temas.

Como é típico dos momentos de grandes transformações, há incertezas, reações favoráveis e contrárias, com intensas discussões a respeito destes tópicos, onde cada agente apresenta seu

ponto de vista. O importante, contudo, é que esteja ocorrendo o debate e que se avance, com intuito de se buscar um mercado mais dinâmico e competitivo.

O somatório de esforços para quebrar antigas barreiras, abrir o mercado de refino de petróleo e gás natural, aumentar a concorrência entre os elos da cadeia, fomentar novos produtos e serviços é que elevará o segmento de downstream a outro patamar competitivo, tornando-o mais atrativo aos investimentos.

É um momento histórico. O consumidor brasileiro tem muito a ganhar com este processo em curso. Os resultados não são imediatos, mas eles já podem ser vislumbrados no horizonte. Há muito por fazer, mas o salto competitivo do downstream está chegando.

REFERÊNCIAS

GAUTO, M. 80 anos do refino de petróleo no Brasil: de 1937 a 2017. Porto Alegre: GautoBooks, 2018.

SINDICOM. A história da distribuição de combustíveis no Brasil. Rio de Janeiro: SINDICOM, 2010.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/09/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CRISE HÍDRICA NÃO VAI SE RESOLVER EM DEZEMBRO, MUITO MENOS EM ABRIL DE 2022, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA

Bento Albuquerque diz que discute problema com o presidente desde outubro do ano passado

Por Manoel Ventura



O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, participa do programa Sem Censura, na TV Brasil
Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil / Agência O Globo

BRASÍLIA - No oitavo andar do Ministério de Minas e Energia (MME), o ar-condicionado está desligado e várias luzes estão apagadas. É o retrato de uma crise que se desenha desde o ano passado e que faz com que o ministro Bento Albuquerque precise responder diariamente a pergunta: vinte anos depois, o Brasil voltará a enfrentar racionamento de energia? A resposta de “hoje” é não, mas com a ressalva de que “o monitoramento é permanente”.

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

Albuquerque diz que o presidente Jair Bolsonaro foi informado do risco de crise hídrica desde outubro do ano passado, quando fez uma apresentação em Power Point junto com o diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), André Pepitone, e com Rodrigo Limp, ex-secretário de Energia do MME e atual presidente da Eletrobras.

Segundo o ministro, partiu do presidente a sugestão de criar uma campanha para incentivar a redução do consumo. A previsão é gastar R\$ 120 milhões em comerciais na televisão, rádio e internet.

Para Albuquerque, a crise hídrica não vai ter um ponto final em 2021. O nível dos reservatórios baixará ainda mais até dezembro, quando começa o período úmido, que segue até abril.

— Evidentemente, nós não estamos preocupados só com 2021. Mas também com 2022, 2023, 2024. Porque os nossos reservatórios estão em níveis baixos e ficarão ainda mais baixos até o fim do ano. As coisas não vão se resolver em dezembro, muito menos em abril de 2022 — afirmou.

Veja a reação do ministro às críticas de que o governo deveria ter sido mais ágil para anunciar medidas de incentivo à redução de consumo contra o risco de racionamento na matéria completa disponível para assinantes do O GLOBO.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/09/2021

FALTA DE PADRONIZAÇÃO DIFICULTA AVALIAÇÃO DE DADOS ESG DAS EMPRESAS

Especialistas apontam problemas para verificar informações sobre ações corporativas ligadas à agenda de políticas ambientais e sociais, e de sustentabilidade

Por João Sorima Neto



Paines solares Foto: Justin Chin / Bloomberg

SÃO PAULO - Cada vez mais as empresas brasileiras têm se comprometido com a agenda ESG (sigla em inglês para políticas ambientais, sociais e de governança), mas ainda não há um critério único e obrigatório para as companhias — mesmo aquelas com ações na Bolsa — informarem essas iniciativas em seus balanços ou relatórios de sustentabilidade ao mercado.

Os investidores se mostram mais interessados em empresas com práticas ESG, mas, devido aos diferentes padrões internacionais usados, é difícil avaliar indicadores e resultados, dizem especialistas.

Um levantamento feito no fim de 2020 entre 96 empresas listadas na Bolsa de São Paulo, a B3, e que integram o índice IBRX-100 (dos papéis mais negociados), mostrou avanços na divulgação das informações ESG. Praticamente 80% produzem um relatório anual ou de sustentabilidade, e 66% adotam padrões internacionais na produção desses documentos.

No entanto, apenas 36% das companhias têm processos de validação por instituições independentes, apontou o Laboratório de Inovação Financeira, um fórum coordenado por instituições como Associação Brasileira de Desenvolvimento (ABDE), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Ou seja, boa parte do que é relatado sobre ações sociais, de redução de impactos no meio ambiente ou de combate à corrupção, por exemplo, não pode ser comprovada.

— É importante que as informações sejam verificáveis nas demonstrações financeiras, garantindo que os números sejam confiáveis — diz Valdir Coscodai, presidente do Instituto dos Auditores Independentes do Brasil (Ibracon).

‘Discurso não importa’

Levantamento da PwC e do Ibracon mostrou que, entre 67 relatórios de empresas que integram o Ibovespa analisados, apenas 20 tinham informações asseguradas por auditores independentes em 2020.

A pesquisa também concluiu que a falta de padronização dificulta a comparação entre as empresas. Mesmo considerando que a maioria adota métricas internacionais na elaboração de seus relatórios anuais de sustentabilidade, não se identificou o mesmo padrão em relação aos dados ESG incluídos em outros documentos que prestam informações ao mercado, como formulários de referência e informes financeiros.

Segundo o estudo, “a ausência de uma métrica comum dificulta a análise comparativa e prejudica a incorporação dos critérios ESG na tomada de decisão de investidores.”

— O discurso de proteção da Amazônia ou uso de embalagens biodegradáveis não importa para os investidores. São as métricas que as empresas divulgam que mostram como estão avançando na pauta ESG — diz Larissa Quaresma, analista de ações da Empiricus.

Claudia Pitta, consultora e professora de Ética Organizacional e Governança na Saint Paul Escola de Negócios, observa que isso acontece porque as companhias hoje não são obrigadas a prestar informações na área ESG. Elas decidem o que acham relevante divulgar e como:

Meio Ambiente: 'É preciso parar com a delinquência do desmatamento', diz presidente da Cargill

— Atualmente, menos de 5% das empresas faz um relatório de finanças integrado com suas práticas ESG.

Muitas nem compreendem bem os conceitos, diz a especialista. Segundo o estudo, embora as questões ligadas à gestão de resíduos e mudanças do clima sejam as mais mencionadas na comunicação das companhias, as ações de filantropia e doações são as mais descritas no quesito impacto social, mesmo que não tenham relação com o negócio. Já temas relevantes como saúde e segurança dos trabalhadores são menos abordados.

Órgãos reguladores do mercado de capitais no Brasil e no exterior já buscam normas para a divulgação desses dados. A CVM abriu uma consulta pública sobre como unificar critérios ESG e espera ter as conclusões até o fim do ano. O mesmo está fazendo o Banco Central em relação às instituições financeiras.

A B3 está tornando mais rígida a metodologia do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE), integrado por empresas com as melhores práticas ESG. A partir de 2022, o novo ISE permitirá a divulgação da nota geral das empresas em critérios como gestão ambiental e diversidade no corpo funcional. Será possível avaliar, por exemplo, a relação entre a remuneração de mulheres e de homens ou de negros e brancos, por exemplo.

Empresas com risco de reputação alto e nota baixa em práticas de mudança climática não poderão fazer parte do índice. Eventos extremos como o rompimento de barragem de rejeitos da Vale em Brumadinho (MG), em 2019, continuam valendo para excluir uma empresa do índice.

‘Greenwashing’

Carlos Eduardo Monguilhott, presidente consultoria de análise de dados Neoway, observa que, com a cobrança cada vez maior dos investidores, companhias que praticam o chamado greenwashing — fazer propagandas e campanhas ecologicamente corretas sem aplicar os conceitos na gestão — estão sendo “canceladas” pelos investidores.

Levantamento da consultoria com base em dados públicos de 240 mil empresas no Brasil aponta problemas graves na prática ambiental que não aparecem nas peças de marketing. Em maio deste ano, havia 37 mil empresas ativas com licenças ambientais em situação irregular, a maior parte em varejo (23%), bens de consumo (13%), química/petroquímica (8%), transporte (7%) e atacado (7%).

— É necessário olhar para os dados disponíveis em bases públicas para separar os negócios responsáveis daqueles que se aproveitam do momento para fazer greenwashing — diz Monguilhott.

A International Finance Corporation (IFC), braço do Banco Mundial para o setor privado, ampliou investimentos no Brasil em 2021 e está intensificando o uso de métricas para combater o greenwashing. A IFC liderou investimentos de US\$ 2,85 bilhões no Brasil no ano fiscal de 2021, 30% a mais do que o previsto, tornando o país seu quarto maior portfólio no mundo.

Bons exemplos

Entre as companhias brasileiras em nível avançado na divulgação de ações ESG, especialistas apontam Natura, Itaú, Via, Bradesco, Votorantim e BRF. Em comum, elas têm dados auditados por terceiros, aplicam há anos critérios reconhecidos e adotados globalmente e vêm aumentando gradativamente informações sobre estratégias para mitigar emissões de gases de efeito estufa e o compromisso com as metas declaradas. Também têm avançado na abertura de dados sobre a diversidade em seus quadros.

No Bradesco, por exemplo, 52,3% dos postos de gerência já são ocupados por mulheres, que representam 50,6% do total de funcionários.

A Via (ex-Via Varejo) ampliou a participação de mulheres em cargos de liderança para cerca de 25% e até 2025 pretende chegar a 40%. E o Itaú passou a publicar uma planilha de indicadores, com mais de 180 métricas ESG.

Em maio, a Natura foi reconhecida como a marca de cosméticos mais forte do mundo pelo Brand Finance Cosmetics. Entre os fatores analisados estão satisfação da equipe e reputação corporativa. Na BRF, foram estabelecidos 22 compromissos públicos como bem-estar animal, rastreabilidade, inovação e diversidade.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2021

NOBEL DE ECONOMIA DEFENDE IMPOSTO DE 25% A MULTINACIONAIS

Joseph Stiglitz qualificou como fantástico acordo de países do G20 que impõe taxa de 15%, mas diz que percentual é baixo

Por AFP



Para o economista americano Joseph Stiglitz, os 15% de tributação de multinacionais firmado pelo G20 ainda é baixo Foto: JACQUES DEMARTHON/AFP/19-09-2019

CERNOBBIO, ITÁLIA - O prêmio Nobel de Economia Joseph Stiglitz se posiciona a favor de um imposto mínimo de 25% para as multinacionais e qualificou como "iniciativa fantástica" o acordo adotado pelos países do G20 que prevê uma taxa de ao menos 15%, em entrevista à AFP.

- Acho que teria que ser 25%, mas política é a arte das concessões, espero que cheguem a pelo menos 20% - disse ele no Fórum Ambrosetti, organizado pela consultoria The European House, em Cernobbio, norte da Itália.

O economista disse considerar 15% muito baixo para acabar com a "corrida ao mínimo" do nível fiscal.

Os ministros de Finança do G20 aprovaram, em julho, em Veneza, um acordo para impor imposto às multinacionais, que devem entrar em vigor em 2023, com objetivo de por fim aos paraísos fiscais.

O acordo prevê o estabelecimento de um imposto global de "ao menos 15%" sobre os lucros das multinacionais e repeter de forma mais justa os direitos de tributar essas empresas, sobre tudo as gigantes digitais, especialistas em otimização tributária.

Submissão total: O que a China espera das gigantes de tecnologia

- O sistema tributário das multinacionais tem mais de cem anos e não está mais adaptado à economia mundial do século 21, é um sistema aberto a abusos. A alíquota efetiva é muito menor que a oficial - disse Stiglitz.

Na avaliação do Nobel de Economia, a política de países como Luxemburgo e Irlanda, de nivelar por baixo a tributação a essas empresas, "minou a solidariedade global e o sistema econômico global".

Ex-chefe do Banco Mundial, Stiglitz disse que o G20 firmou um compromisso muito importante ao se comprometer a acabar com esta "corrida para o fundo".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/09/2021

BRASIL SÓ FICOU ATRÁS DA ARÁBIA SAUDITA E IRAQUE NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO EM JULHO

Por Lauro Jardim



Plataforma de petróleo

Da série "nem tudo vai mal": em julho, a produção de petróleo no Brasil foi de 3 milhões de barris diários, segundo a ANP.

E o que significa isso? Foi maior que a de todos os países da OPEP, com exceção da Arábia Saudita (9,4 milhões de barris/dia) e Iraque (3,9 milhões).

Ficaram para trás potências petrolíferas como

Kuwait, Emirados Árabes, Irã, Nigéria e Venezuela, entre outras.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/09/2021

PRESIDENTE DO BC AFIRMA QUE MEDIDAS PARA CONTER A CRISE HÍDRICA AFETAM A INFLAÇÃO

Segundo Campos Neto, problema é mais de 'preço' que de racionamento

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta sexta-feira que as medidas para conter a crise hídrica estão afetando a inflação. Em um evento virtual afirmou que está "atento" ao problema e que o impacto nos preços é maior que o risco do racionamento.

Nesta semana o governo reajustou o preço da bandeira vermelha 2, renomeada para "bandeira crise hídrica" em 52%, o que deve elevar o preço da energia, ainda em setembro, em 6,78%. Este tipo de aumento tende a repercutir em toda a economia, devido ao caráter essencial da energia elétrica.

— Obviamente, o reajuste da eletricidade, com os diversos reajustes de bandeira vermelha, e essa última bandeira da crise hídrica, realmente têm impactando bastante (a inflação). A eletricidade tem o poder de disseminar na cadeia (produtiva) esse aumento. A gente tem olhado isso bastante de perto — disse o presidente do BC.

A inflação acumulada em 12 meses, de acordo com o IPCA-15, em 9,3%, está muito acima da meta do governo, de 3,75%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual. No dia 9 sairá o resultado do IPCA de agosto.

— Vamos acompanhar, muito importante acompanhar essa parte hídrica nos próximos meses. Lembrando que a gente ainda entende que é mais um tema de preço do que de racionamento — disse ele.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/09/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

IFC TEM US\$ 100 MI PARA INFRAESTRUTURA DIGITAL E OLHA DOIS PROJETOS NO BRASIL

Por Altamiro Silva Junior

Área de infraestrutura de telecomunicação está entre alvos do IFC

Os negócios de infraestrutura digital no Brasil chamaram atenção da International Finance Corporation (IFC), braço de investimento do Banco Mundial. O plano da instituição, que tem sede em Washington, é fazer aportes de até US\$ 100 milhões nesse tipo de tecnologia em mercados emergentes, e dois projetos no País chamaram atenção: um data center sustentável e uma torre de telecomunicação.

A Scala Data Centers, que tem planos de investir R\$ 2 bilhões até o ano que vem, com uma pegada sustentável, como o uso de energia renovável. A outra companhia é a Highline do Brasil, de infraestrutura de telecomunicação para a transmissão de voz e dados. Fundada pela gestora Pátria em 2012, foi adquirida pela DigitalBridge (ex-Digital Colony) em 2019, do mesmo grupo dono da Scala.

O board da IFC se reúne no dia 27 para discutir o investimento. Se aprovada, a estratégia será executada por meio do aconselhamento da DCP Fund Adviser, que tem como sócios a DigitalBridge e a Wafra, gestora com ativos de US\$ 27 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/09/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

COMPASS TEM ACORDO PARA 2ª RODADA DE INVESTIMENTOS COM SUBSCRIÇÃO DE R\$ 1,4 BI

A transação teve como base um valor de mercado da Compass de R\$ 17,3 bilhões, anterior à conclusão da transação

Por Valor, Valor — São Paulo

A Cosan informou neste sábado (04), via fato relevante, que ocorreu nesta data uma segunda rodada de investimentos por meio de transação privada na Compass, subsidiária da companhia.

Segundo o comunicado, o aumento de capital foi realizado pelo Bradesco Vida e Previdência, BC Gestão de Recursos, Prisma Capital e Núcleo Capital, mediante a assinatura de um acordo de investimento que prevê a subscrição de R\$ 1,4 bilhão e a emissão de novas ações preferenciais classe B, representativas de 7,68% do capital da Compass.

A transação teve como base um valor de mercado da Compass de R\$ 17,3 bilhões, anterior à conclusão da transação, e após a efetivação da capitalização de R\$ 810 milhões concluída em 27 de agosto.

“A conclusão da transação ocorrerá tão logo sejam cumpridas as formalidades necessárias. Além disso, foi assinado nesta data, com eficácia suspensa até a conclusão da transação, um Acordo de Acionistas da Compass entre a Companhia e os investidores”, diz o fato relevante.

De acordo com a Cosan, em conjunto com a primeira rodada de investimentos, a Compass terá aumentado o seu capital social em R\$ 2,25 bilhões, passando a Cosan a deter 88% do capital social total da Compass. “Essas transações reforçam a capacidade de investimentos da Compass, viabilizando a implementação do seu plano de negócios. A Cosan e a Compass continuarão avaliando alternativas para otimização de sua estrutura de capital”, finaliza a nota.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2021

APOIO À PRODUÇÃO DE SOJA SUSTENTÁVEL NO MARANHÃO

ADM, Produzindo Certo, GIZ e governo estadual lançam projeto

Por Fernando Lopes — De São Paulo



Domingo Lastra, da ADM: conexão entre fazendas e consumidores finais — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A americana ADM, uma das maiores empresas de agronegócios do mundo, acaba de estabelecer uma parceria com a ONG Produzindo Certo, a agência de cooperação alemã GIZ e o governo do Maranhão para fomentar a produção sustentável de soja no Estado. O objetivo é levar conhecimento gratuito, agrônomo e de gestão a agricultores radicados em cerca de uma dezena de municípios.

“Um dos nossos papéis é promover a conexão entre as fazendas e os consumidores finais, e as práticas sustentáveis são prioridade”, afirmou Domingo Lastra, CEO da ADM na América Latina, ao Valor. Segundo ele, o projeto maranhense envolve cerca de 30 agricultores, que durante 18 meses receberão visitas da equipe da Produzindo Certo e terão à disposição orientações para o estabelecimento de um plano de ação para corrigir eventuais problemas e melhorar suas práticas. Esses produtores, de grande e médio portes, mantêm, no total, uma área de entre 50 mil e 100 mil hectares.

Os três pilares do projeto envolvem questões ambientais, de manejo e aspectos sociais ligados a plantio e colheita, como alojamentos, refeitórios e vínculos trabalhistas dos colaboradores. Outros projetos do gênero são desenvolvidos pela ADM com a Produzindo Certo e outros parceiros em Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. As primeiras iniciativas começaram em 2009, e em boa parte dos casos soluções práticas e simples foram suficientes para colocar os produtores nos trilhos sustentáveis. Mais de 500 agricultores já foram atendidos por esses programas de apoio da ADM, de acordo com Lastra.

“O Brasil tem todas as condições de contar com uma cadeia de grãos inquestionavelmente sustentável”, diz Diego Di Martino, líder da área de sustentabilidade da ADM na América Latina. Ele lembra que os produtores brasileiros têm direito, segundo o Código Florestal, de desmatar legalmente áreas de propriedades, em percentuais que variam conforme a região. Assim, se a cadeia quiser chegar ao desmatamento zero, inclusive legal, será preciso negociar. Mas há soluções e mecanismos financeiros que podem colaborar para isso, afirma.

A ADM anunciou, em março, uma nova política de origemação de grãos para a América do Sul que prevê que 100% do volume que compra na América do Sul - Brasil, Argentina e Paraguai, basicamente -, de fornecedores diretos e indiretos, estará sob rastreamento até o fim de 2022. No caso dos fornecedores diretos, isso já acontece, com o auxílio de tecnologias digitais.

Com atuação em diversas cadeias do agro em todo o mundo, a ADM encerrou o segundo trimestre deste ano com receita líquida total de US\$ 22,9 bilhões, 40,8% mais que no mesmo período de 2020. O lucro líquido da companhia subiu 50,8% na comparação, para US\$ 712 milhões. Em boa medida, os resultados foram impulsionados pela alta das cotações de commodities como soja e milho, mas houve avanços significativos também em áreas como nutrição.

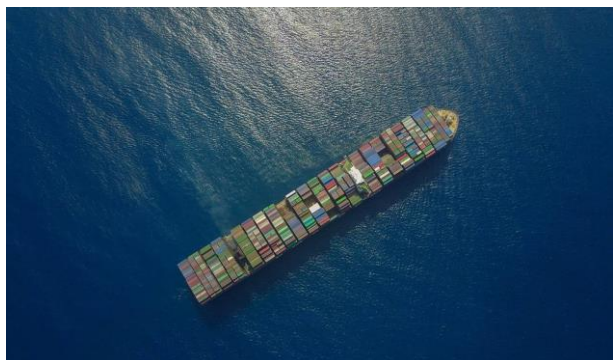
Outras matérias sobre produção sustentável estão disponíveis em www.valor.com.br/agro

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2021

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 673 MILHÕES NA 1ª SEMANA DE SETEMBRO

Em 2021, a balança comercial brasileira acumula superávit de US\$ 52,78 bilhões até agora Por **Valor — São Paulo**



Porto, container, exportação, importação, balança, comercial, navio — Foto: Pixabay

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 673,2 milhões na primeira semana de setembro. Os números foram divulgados nesta segunda-feira pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex). O valor resulta de exportações de US\$ 3,719 bilhões e importações de US\$ 3,046 bilhões no período. No ano, a balança acumula superávit de

US\$ 52,78 bilhões.

A média diária de valores embarcados na primeira semana de setembro foi de US\$ 1,24 bilhão, um aumento de 42,8% na comparação com a média diária de setembro do ano passado. As exportações da indústria extrativa cresceram 47,9% na mesma comparação, mesmo percentual do avanço da indústria de transformação. As vendas externas do setor agropecuário, por sua vez, avançaram 21,5%.

Em relação às importações, houve alta de 62,2% na média diária da primeira semana de setembro (US\$ 1,015 bilhão) quando comparada à de setembro de 2020. Lideraram os desembarques da indústria extrativa (+299,3%), seguidos das importações da indústria de transformação (+55%) e da agropecuária (+35,5%).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2021

PLANO DE INFRAESTRUTURA DE BIDEN GANHA FORÇA APÓS FURACÃO IDA

Congressistas destacam que inundações trouxeram evidências irrefutáveis de que linhas de transmissão, pontes e outras instalações vêm se deteriorando, enquanto eventos climáticos extremos se agravam

Por Matthew Daly e Hope Yen, Associated Press — Washington

Abalados pelas impressionantes imagens de rios transbordando e de ruas e estações de metrô inundadas, entre outros danos provocados pelo furacão Ida nos Estados Unidos, parlamentares dos dois partidos americanos prometeram atualizar a envelhecida rede de infraestrutura do país.

Enquanto o devastador furacão se movia da Costa do Golfo ao nordeste dos EUA, congressistas destacavam que as inundações trouxeram evidências irrefutáveis de que as linhas de transmissão elétrica, pontes e outras instalações de infraestrutura do país vêm se deteriorando, enquanto as tempestades e outros eventos climáticos extremos vêm se agravando. Pelo menos 50 pessoas morreram, da Virgínia a Connecticut, enquanto as inundações provocadas pelo Ida invadiam as casas das pessoas e engoliam automóveis, sobrepujando os sistemas de drenagem urbana, incapazes de lidar com tanta chuva em tão pouco tempo.

Ao menos 16 mortes na Louisiana, Mississippi e Alabama foram atribuídas às tempestades.

“O aquecimento mundial está sobre nós”, disse o líder da maioria no Senado, o democrata Chuck Schumer, de Nova York. “Quando você tem duas pancadas de água recorde numa semana [na cidade de Nova York], não é apenas coincidência. Quando você tem todas as mudanças que temos visto no clima, não é coincidência. [...] Isso ficará pior e pior e pior, a menos que façamos algo a respeito.”

Schumer e outros parlamentares disseram que a catástrofe é o exemplo mais recente do porquê de o país precisar do projeto de lei de infraestrutura de quase US\$ 1 trilhão aprovado pelo Senado em agosto. Ele e outros democratas também defendem a aprovação do plano de infraestrutura de US\$ 3,5 trilhões do presidente americano Joe Biden, também voltado a ajudar as famílias americanas e a combater as mudanças climáticas.

“É altamente imperativo aprovar os dois projetos de lei”, disse Schumer.

Os democratas esperam poder aprovar os dois projetos até o fim de setembro, mas o projeto de lei bipartidário pode ter dificuldade em avançar até que o pacote maior, de US\$ 3,5 trilhões, esteja pronto. Os mais progressistas dizem que não apoiarão projeto bipartidário sem uma forte lei concomitante que leve adiante seus principais interesses.

Na sexta-feira, Biden defendeu o projeto bipartidário, dizendo que “vai mudar as coisas em nossas ruas pelo país”. Ele citou o “investimento histórico” do projeto de lei em estradas, ferrovias e pontes, assim como em energias limpas, água potável e internet de banda larga universal.

“[O projeto de lei] diz respeito à resiliência”, disse Biden. “Tornar nossas ruas e estradas mais seguras. Tornar-nos mais resilientes aos tipos de impactos devastadores dos fenômenos climáticos extremos que estamos vendo em tantas partes do país.”

O plano inclui US\$ 110 bilhões para construir e reparar pontes e estradas e US\$ 66 bilhões para atualizar as ferrovias. Também inclui cerca de US\$ 60 bilhões para atualizar a rede elétrica e construir milhares de quilômetros de linhas de transmissão para expandir o uso de energias renováveis, além de quase US\$ 47 bilhões para adaptar e reconstruir ruas, portos e pontes, de forma a ajudar a resistir a danos de tempestades mais violentas, a incêndios e a secas.

“Para tornarmos nosso país mais resiliente a desastres naturais, seja quais forem, precisamos começar a nos preparar agora”, disse o senador republicano Bill Cassidy, de Louisiana.

Cassidy, um dos principais negociadores no projeto de lei bipartidário, disse que o pacote de infraestrutura é uma dívida para Estados sujeitos a furacões, como o dele. “Certamente, espero que os republicanos olhem ao redor de meu Estado, vejam estes danos e digam ‘Se há dinheiro para resiliência, dinheiro para fortalecer a rede, dinheiro para ajudar [os sistemas de] água e esgoto, então, talvez isto seja algo que deveríamos apoiar’”, disse à rede de TV CNN.

Em última análise, o reparo e a substituição de ruas, pontes e outra infraestrutura danificada pelo furacão Ida e outros desastres naturais provavelmente serão custeados pelo Congresso com dinheiro de auxílio emergencial. Mas o projeto de lei bipartidário será importante para proporcionar grandes investimentos para preparar a infraestrutura para o futuro, contra as mudanças climáticas e fenômenos extremos como o Ida, segundo Jeff Davis, pesquisador sênior no centro de estudos Eno Center for Transportation, de Washington.

O projeto de lei será o primeiro a dedicar dinheiro para a “resiliência climática”, incluindo US\$ 17 bilhões para que o Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA coloque em dia os projetos federais em atraso de controle de enchentes.

A Agência Oceânica e Atmosférica Nacional (NOAA, na sigla em inglês) receberá US\$ 492 milhões para mapear as enchentes no litoral e interior do país, incluindo modelos matemáticos e de projeção da mais nova geração. Outros US\$ 492 milhões serão usados para melhorar o poder de resistência das comunidades a enchentes nas costas do país por meio da restauração de ecossistemas naturais.

A lei também prevê US\$ 3,5 bilhões para a Agência Federal de Gestão de Emergências (Fema), para ajudar as comunidades a reduzir o risco de enchentes, e US\$ 8,7 bilhões para o Departamento de Transportes fazer doações aos Estados que melhorem a resistência de portos e infraestrutura costeira.

“Temos que começar a nos planejar para o que o futuro possa nos trazer e fazer modelos que nos ajudem a prever quais serão esses riscos futuros”, disse a diretora da Fema, Deanne Criswell, ao programa de TV “Fox News Sunday”, ressaltando que o aumento de frequência das tempestades severas cuja intensidade se agrava mais rapidamente é “um novo normal”, em razão das mudanças climáticas. “Essas ameaças não irão embora, e precisamos começar a reduzir esses impactos.”

O deputado republicano Garret Graves, de Lousiana, disse que um projeto de lei de infraestrutura bipartidário é necessário, mas que o aprovado pelo Senado poderia afetar os Estados produtores de petróleo, como Lousiana, ao congelar os benefícios aos Estados que encorajam a produção de combustíveis fósseis.

O projeto de lei exclusivamente democrata é ainda pior, segundo Graves, que o chamou de “o último prego no caixão” da indústria petrolífera marítima, que já enfrenta dificuldades em razão da pandemia e do furacão.

Ondas batem ao longo da costa perto da maré alta por causa do furacão Ida, em Massachusetts, nos EUA — Foto: AP Photo/Charles Krupa

“Tudo que isso faz é beneficiar o Irã”, disse Graves. “Isso beneficia a Rússia. Beneficia a China.”

Em entrevista, Graves disse que preferiria ajudar a Lousiana e outros Estados atingidos pelo furacão valendo-se dos gastos emergenciais. Dessa forma, o dinheiro “é personalizado para o desastre” e baseado nas necessidades, não na ideologia, disse.

Ed Potosnak, diretor-executivo da Liga dos Eleitores de Nova Jersey pela Conservação, disse que os gastos emergenciais, e até o projeto de lei de infraestrutura bipartidário, não são suficientes para lidar com a ameaça das mudanças climáticas.

“Não tomamos as medidas sólidas que precisamos para proteger nossas famílias e nosso estilo de vida e nossas comunidades que tanto apreciamos”, disse.

Potosnak, cujo bairro no centro de Nova Jersey foi inundado pelo Ida, disse que as tempestades estão crescendo em intensidade e frequência, sendo que em poucas décadas houve pelo menos sete tempestades das que costumam ser classificadas como tendo “chance de 1% em um ano”.

“Espero que esta tempestade seja um lembrete a todas nossas autoridades eleitas: é isso o que são as mudanças climáticas”, disse Potosnak. “O Congresso precisa agir para estar à altura do desafio que enfrentamos.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2021

MINÉRIO DE FERRO CAI 8,52% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 132,38 A TONELADA

Perdas acumuladas já atingem 13,85% em setembro e 17,50% no ano
Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo



Os contratos futuros na bolsa de Dalian também apresentaram queda atingindo o menor nível em sete meses — Foto: Reprodução/Vale

Os preços do minério de ferro nos portos chineses despencaram neste início de semana e retornando aos patamares de duas semanas atrás de US\$ 130 a tonelada.

Segundo a publicação especializada “Fastmarkets MB”, a cotação do minério com 62% de ferro chegou a US\$ 132,38 a tonelada nesta segunda-feira, o que representou uma queda de 8,52% em relação ao preço de sexta-feira.

Com esse recuo considerável, o minério de ferro acumula perdas de 13,85% em setembro. Já no ano o declínio apurado até agora é de 17,50%.

O recuo nos preços de minério de ferro no mercado à vista chinês aconteceu em razão de ações mais rígidas do governo da China contra as siderúrgicas em relação às restrições à produção de aço e ao início das restrições de sinterização, segundo a Fastmarkets.

Os contratos futuros na bolsa de Dalian também apresentaram queda nesta segunda-feira atingindo o menor nível em sete meses.

O minério de ferro mais negociado para entrega em janeiro na Bolsa de Commodities de Dalian caiu 6,8%, para 722 yuans (US\$ 111,88) a tonelada, o valor mais baixo desde 4 de fevereiro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2021

BANQUEIRO DANTASFAZ PLANO DE FINALIZAR TRANSNORDESTINA

Obra ambiciosa de Steinbruch, dono da CSN, se arrasta há 15 anos e ferrovia teve custo mudado várias vezes, indo a R\$ 13 bilhões em 2019

Por Rafael Bitencourt e Daniel Rittner — De Brasília

O novo marco legal das ferrovias, anunciado na semana passada pelo governo Jair Bolsonaro, permitiu que o sonho pernambucano de ver os trens da Nova Transnordestina chegarem até o porto de Suape seja realizado não mais pelo empresário Benjamin Steinbruch, da Companhia

Siderúrgica Nacional (CSN), mas agora por outro magnata: o banqueiro Daniel Dantas, dono do banco Opportunity.



Quatro dias após o lançamento do regime de autorização para as ferrovias, com o envio de medida provisória (MP 1.065) ao Congresso, a mineradora Bemisa, controlada pelo Opportunity, formalizou requerimento para assumir o trecho de 717 quilômetros de Curral Novo (PI) até o porto de Suape (PE). Esse é um dos dois trechos da ferrovia que o governo Lula prometeu entregar em 2010, mas, com incontáveis interrupções das obras, jamais levou qualquer volume de carga aos portos do litoral nordestino.

Conclusão do trecho de PE é estimada em quase R\$ 6 bilhões; objetivo da Bemisa é escoar minério de ferro do PI até Suape

Especialistas avaliam que a ferrovia foi acometida por um erro crasso de planejamento. A instalação dos trilhos começou pelo interior, não pela costa. Embora fosse um desafio maior ter que partir para desapropriação em áreas urbanas no litoral, todo o esforço de colocar logo em operação a malha ferroviária que chega aos portos seria recompensado com início da geração de caixa do empreendimento, o que aumentaria progressivamente com a expansão da ferrovia para o interior do Nordeste.

Apesar de já contar com a entrega de alguns trechos e atingir quase 50% de execução das obras, a Transnordestina ainda não é capaz de atender a qualquer demanda por transporte da região. Agora, a chegada de Dantas ao empreendimento renovou a aposta dos governos Bolsonaro e de Pernambuco na conclusão, finalmente, do projeto.

Desde a sua concepção, a Transnordestina estourou o orçamento várias vezes. Em 2007, estava orçada em R\$ 4,5 bilhões. O valor passou para R\$ 7,54 bilhões, em 2012, e alcançou R\$ 13 bilhões, em 2019. Em 2017, o Tribunal de Contas da União (TCU) suspendeu o repasse de verbas públicas para o projeto devido ao descompasso da liberação de recursos com a execução de obras.

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) já recomendou a caducidade - cassação - do contrato de concessão. Hoje, o contrato depende de apenas uma decisão do Ministério da Infraestrutura para ser retomado pelo governo.

O ministro Tarcísio Freitas já reconheceu publicamente que o governo não conta mais com o trajeto até o porto de Suape (PE) pelo grupo de siderurgia. Isso levou o governo, antes da edição da MP 1.065, a apostar somente na viabilidade do trecho Eliseu Martins (PI) ao porto de Pecém (CE).

A conclusão do trecho pernambucano foi estimada em quase R\$ 6 bilhões pela Bemisa. Os estudos ainda precisam ser aprofundados, mas a mineradora não descarta aproveitar parte da estrutura inconclusa da Transnordestina Logística S.A. (TLSA), controlada pela CSN, pois não teria desvio do trajeto original. Esta informação é confirmada por autoridades de Brasília e do governo de Pernambuco.

Questionada, a mineradora de Dantas não quis responder claramente se irá aproveitar essa estrutura e disse apenas que será uma “nova ferrovia”. A Bemisa, que foi constituída em 2007, detém uma mina incipiente de minério de ferro no Piauí, localizada próxima ao traçado da ferrovia.

Ao Valor, a mineradora informou que opera uma mina de ferro em Minas Gerais e possui outras jazidas distribuídas por dez Estados do país. Uma delas é o projeto Planalto Piauí, que depende da logística da Transnordestina para ser viabilizado. A companhia destacou que a jazida no Piauí possui mais de 1 bilhão de toneladas de minério de ferro magnetítico certificadas com previsão de movimentar 16 milhões de toneladas por ano de um tipo de minério cobiçado no mercado, o “pellet feed”.

A movimentação do grupo empresarial alimenta expectativas de que o trecho pernambucano da Nova Transnordestina finalmente poderá ser concluído.

A nova estratégia, que ganhou apoio do governo federal, prevê que a concessão da ferrovia seja desmembrada. Ao separar os dois ramais ferroviários, de Pernambuco e do Ceará, as negociações com a TLSA e com a Bemisa deverão avançar por vias independentes.

“Temos um investidor importante que está interessado e plena viabilidade econômica. Agora fechamos um caminho que coloca o eixo para Suape numa condição diferenciada”, afirma o ex-prefeito de Recife e atual secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio. “Saímos de uma confusão e deixamos finalmente uma avenida aberta para a conclusão da ferrovia.”

O governo pernambucano já estava em tratativas com a Bemisa há dois anos e conseguiu aprovar recentemente, na Assembleia Legislativa, uma PEC estadual que permitia novas ferrovias pelo regime de autorização dentro dos limites do Estado. Agora, a legislação federal garante segurança jurídica maior ao projeto. A TLSA não quis comentar sobre as movimentações sobre a remodelagem do projeto.

A subsidiária de logística da CSN já havia dado sinais ao governo de que não teria mais interesse em dar continuidade à ligação até Pecém. No entanto, o grupo não deve abrir mão de indenização pelos investimentos realizados, tanto nos estudos quanto na execução de obras.

A poligonal (limítrofes) do porto de Suape também deve ser alterada para viabilizar a construção de um terminal privado da Bemisa voltado ao escoamento do minério de ferro. Esse terminal funcionará como um atrativo a mais ao novo investidor.

O governo de Pernambuco faz questão de destacar as vantagens do braço pernambucano da Transnordestina em relação ao ramal cearense. Entre elas está o fato de a linha até Suape contar com 531 quilômetros de extensão contra 623 quilômetros até Pecém. São 92 quilômetros a menos, que podem trazer o ganho de eficiência com a redução de custo, tempo de deslocamento e emissões de gases do efeito estufa. Os benefícios alcançariam mineradoras da região e agricultores dos polos do Matopiba, especialmente aqueles situados no Piauí, e da região irrigada de Petrolina (PE) e Juazeiro (BA)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2021

CONGESTIONAMENTO NOS PORTOS PODE SE ESTENDER POR 2022

O congestionamento nos portos contribui para a escassez mundial de contêineres e para o aumento dos custos do frete marítimo

Os problemas nas cadeias de suprimentos que vêm prejudicando a produção industrial em todo o mundo não devem desaparecer tão cedo. Alguns dos portos mais movimentados dos EUA avaliam que o congestionamento de navios continuará ao longo de 2022, com fabricantes e varejistas buscando repor os estoques esgotados, segundo reportagem do “Wall Street Journal”.

O congestionamento nos portos contribui para a escassez mundial de contêineres e para o aumento dos custos do frete marítimo. Os portos são um dos muitos gargalos nas cadeias globais

de suprimentos, com os navios cheios de produtos de consumo e também de insumos para as fábricas.

Para Sam Ruda, diretor da Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey, os congestionamentos só vão diminuir quando a pandemia de covid-19 acabar. “Isso é realmente o que nos dirá qual será a duração do que estamos vendo hoje”, afirmou ao “WSJ”.

O fechamento por duas semanas no mês passado do terminal de contêineres do porto de Ningbo-Zhoushan, na China, o terceiro mais movimentado do mundo por causa de um surto local de covid-19, só piorou a situação global.

O número de navios esperando para atracar no sul da Califórnia cresce à medida que o congestionamento se estende para armazéns e redes de distribuição em todo o país. Estimase que os principais portos dos EUA movimentaram volume recorde equivalente a 2,37 milhões de contêineres importados em agosto, segundo o Global Port Tracker. Para o ano, a estimativa é de movimentação recorde de carga importada de 25,9 milhões de contêineres.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2021

FT: MERKEL DEIXA MARCA NA EUROPA E NUMA GERAÇÃO DE ALEMÃES

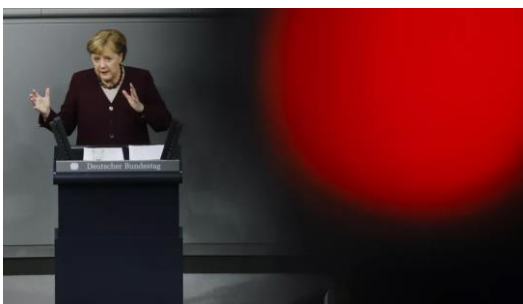
Renúncia da líder da Alemanha, depois da eleição geral deste mês, marcará o fim de uma era
Por Guy Chazan, Financial Times

Durante a maior parte de sua vida, Josepha Albrecht conheceu apenas uma única líder. Não, ela não vive na Coreia do Norte ou na Rússia de Vladimir Putin. É uma adolescente que mora na próspera e democrática Alemanha. A estudante de 17 anos ainda era bebê quando Angela Merkel se tornou a primeira mulher a ser premiê na Alemanha, em novembro 2005. Ela cresceu vendo Merkel se estabelecer como a estadista de maior destaque na Europa, um rochedo de estabilidade num mundo convulsionado por crises econômicas, populismo político e ruptura de velhas alianças.

“Simplesmente maluco” é como Albrecht descreve o longo reinado de Merkel. “Em termos democráticos, é bem chocante.” Para Imanuel Röver, de 16 anos, Merkel tem sido uma presença constante em toda sua vida. “Até onde consigo lembrar ela sempre esteve lá.”

Isso está para mudar. Depois da eleição geral deste mês, Merkel renunciará como líder da Alemanha, marcando o fim de uma era e um ponto de inflexão crucial na história do país no pós-guerra. Os jovens da Geração Merkel são parte de seu legado. Eles cresceram numa Alemanha que, sob sua liderança, se tornou mais rica, mais diversa, mais poderosa economicamente e mais engajada no mundo.

Albrecht e Röver são dois dos vários jovens alemães de pontos de vista políticos variados que nasceram ou se tornaram adultos nos últimos 20 anos e com os quais o “Financial Times” conversou. Muitos mostraram enorme respeito pela mulher que guiou a Alemanha em incontáveis crises. Eles a aplaudem como modelo para as mulheres jovens que querem mudar o mundo.



Angela Merkel discursa sobre o combate à covid-19 no Bundestag, em Berlim — Foto: Markus Schreiber/AP Photo

Wiebke Winter, advogada de 25 anos, da cidade portuária de Bremen, é uma estrela em ascensão no partido de Merkel, a União Democrata-Cristã (CDU). O que outrora era algo abstrato — uma garota sonhar em governar a Alemanha — agora é perfeitamente realista,

diz ela. “Há crianças nascidas hoje que não têm nem ideia do que significa ter um homem como premiê.”

Mas os últimos meses lançaram uma grande sombra sobre o legado de Merkel. Uma série de problemas — a pandemia da covid-19, desastres naturais, a tomada do Afeganistão pelo Talibã — levantou dúvidas sobre a capacidade alemã de reagir as crises. Seu governo foi criticado por não ter previsto a queda de Cabul e removido representantes no país para locais seguros. Foi acusado de não alertar devidamente sobre as enchentes deste verão europeu. Paralelamente, a pandemia tem revelado que a Alemanha, é lenta, demasiado burocrática e, em muitos aspectos, presa a um passado analógico.

“Você tem a sensação de que, pelo menos em alguns aspectos, o Estado está falhando”, diz Röver, sentimento compartilhados por muitos alemães. Robin Alexander, um dos principais jornalistas políticos do país, escreveu recentemente um livro sobre o mandato final de Merkel intitulado “The Decline of Power” (o declínio de poder).

“Declínio” é um conceito relativo, cujo grau de profundidade depende da escala de tempo em questão. A Alemanha da geração Merkel tem sido definida pela unidade, estabilidade e crescimento — qualidades que estiveram em falta durante boa parte de sua tumultuada história no século 20.

Agora, esta geração, cuja visão de mundo foi moldada pela constância de uma única líder, se depara com uma série de desafios à sua frente. Qualquer complacência quanto ao momento em que a Alemanha se encontra, aproximando-se das eleições, foi varrida pelas enchentes que mataram mais de 180 pessoas em julho. “Elas são uma mostra do que está por vir se não agirmos”, diz Albrecht, que faz parte do movimento ambientalista Sextas-Feiras pelo Futuro. O desastre, que especialistas dizem ter sido exacerbado pelas mudanças climáticas, atçou ainda mais os nervos na política alemã e alimentou tensões que podem definir a próxima era da Geração Merkel.

Quando Merkel chegou ao poder, o iPhone ainda estava por ser lançado e a petrolífera ExxonMobil ainda era a empresa americana de maior valor de mercado (levaria seis anos para ser superada pela Apple). O mundo todo parecia bem diferente. George W. Bush ocupava a Casa Branca e Tony Blair era o premiê britânico. A Alemanha estava rodeada de amigos e aliados sólidos, a União Europeia estava unida e forte e a democracia liberal parecia bem encaminhada.

Mas logo depois uma série de eventos sacudiu o consenso da Europa do pós-guerra. O choque provocado pela quebra do Lehman Brothers, crise da dívida soberana da UE e chegada de milhões de refugiados nas costas do continente em 2015 e 2016 deixaram as instituições europeias fortemente pressionadas. Uma tropa de novos líderes populistas estimulou sentimentos nacionalistas há muito adormecidos e colocou todo o projeto europeu em dúvida.

A UE sobreviveu a essas provas, em grande medida, graças a Merkel — à sua habilidade para obter concessões e construir consensos, e disposição para negociar noite adentro para neutralizar crises. “Havia tantas forças centrífugas na Europa que [o continente] correu realmente o risco de desmoronar”, diz Andrea Römmele, da Hertie School, em Berlim. “Mas ela manteve a UE unida, e não se pode subestimar a importância disso.”

A turbulência não acabou aí. Em 2016, uma mulher que se via como parte de uma rede mundial de líderes ocidentais, unidos por valores comuns e um compromisso conjunto com a ordem mundial liberal de repente se viu só. Com o Brexit no Reino Unido e a eleição de Donald Trump como presidente dos EUA, Merkel se tornou, nas palavras de um jornal, a “última defensora” do Ocidente liberal.

Ela mesma descreveu o apelido como “grotesco”, mas ele colou. “Merkel se tornou a Madre Teresa da política mundial”, diz Josef Janning, do Conselho Alemão de Relações Exteriores.

“Como alguém para quem o mais importante era negociar, ouvir atentamente o interlocutor e conciliar seus pontos de vista, ela era a antítese de Trump.”

Enquanto Merkel se prepara para deixar o cargo, alguns se perguntam se os novos tempos não exigem um tipo diferente de líder. “A negociação tenaz e paciente — a abordagem de Merkel — não trará as mudanças que são necessárias na política sobre o clima. Para isso, são necessárias decisões corajosas e polêmicas”, diz Janning. “Merkel sempre acreditou que só seria possível fazer as coisas se todos os protagonistas importantes estiverem a bordo. E isso simplesmente não se ajusta à situação de hoje.”

Rufus Franzen, estudante de 17 anos que faz parte do conselho de alunos de Berlim, um órgão representativo dos alunos das escolas locais, tem a mesma sensação. Para ele, Merkel sempre pareceu “essa senhora sábia que sempre sabia exatamente quando agir, raramente era impulsiva e nunca cometia nenhum erro”. Mas hoje as pessoas anseiam por mais “assertividade... muitas pessoas acham que Merkel não é drástica o suficiente em suas políticas e querem alguém com mais determinação, especialmente quando se trata das questões climáticas”.

Os limites da moderação de Merkel foram percebidos em 2019, quando ela apresentou a lei de proteção contra as mudanças climáticas, a peça central de seus esforços para reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Seus críticos a consideraram muito pouco ambiciosa. A lei estabelecia, por exemplo, o preço do carbono no setor de transportes em apenas 10 por tonelada, valor que os ambientalistas classificaram de “ridiculamente baixo”. A reação de Merkel foi rebater que “a política tem a ver com o que é possível”.

Isso foi explorado por adversários como Annalena Barbock, de 40 anos, candidata do Partido Verde a premiê. Em junho, ela disse que a política não se trata apenas do que é possível, e sim “o que podemos tornar possível”.

Albrecht, a ativista do clima, diz que quando criança, tinha uma visão positiva de Merkel. Mas depois de ingressar na organização juvenil do Partido Verde aos 14 anos, essa visão ficou turva. Não importa que, como ministra do Meio Ambiente nos anos 90, Merkel estivesse na vanguarda dos esforços para combater as mudanças climáticas. Que ela tenha decretado a eliminação gradual da energia nuclear, ampliado bastante o uso das energias renováveis e prometido fechar todas as poluentes usinas e minas de linhita até 2038. Para a geração de Albrecht, nada disso foi suficiente. “Ela está no governo há muito tempo e no entanto não tem feito muita coisa pelo clima, pelo menos nos últimos anos”, diz ela.

Nada simbolizou melhor esse novo temperamento do que o famoso vídeo de 55 minutos de Rezo, YouTuber de 29 anos, acusando o CDU de Merkel de “destruir nosso futuro”. O vídeo de 2019 soma 19 milhões de visualizações.

A opinião convicta dos jovens em relação à questão climática é um dos motivos da ascensão extraordinária dos Verdes alemães. Depois de conseguir só 8,9% dos votos na eleição anterior, em 2017, pesquisas agora apontam que eles estão com 18% e é grande a expectativa de que eles farão parte do próximo governo. A sensibilidade verde ganhou popularidade.

Apesar de sua reputação de excessivamente cautelosa, Merkel por vezes agiu com ousadia, frequentemente desafiando seu próprio partido e a opinião pública. Em 2011, quando um terremoto seguido de tsunami desencadearam um colapso triplo da usina nuclear de Fukushima, no Japão, ele prontamente anunciou que a Alemanha iria fechar todas as suas usinas nucleares até 2022. Quatro anos depois, no auge da crise europeia dos refugiados, ela permitiu a entrada de mais de um milhão de migrantes na Alemanha.

Esta última decisão provocou ondas de choque na política do país. Mas para muitos alemães, ela foi uma chance de apresentar ao mundo uma imagem diferente de uma nação que aprendeu as lições de seu passado nazista e que agora estava determinada a demonstrar generosidade e

bondade para com os necessitados. Milhares de pessoas reuniram-se na estação central de Munique para dar boas-vindas aos recém-chegados com brinquedos, alimentos e água mineral.

Muitos membros da CDU ficaram furiosos, mas a premiê não se arrependeu. “Preciso ser honesta, se começarmos a ter de pedir desculpas por mostrar uma face amiga em emergências, então este não é o meu país”, disse ela em setembro de 2015. Seu bordão na época — “Nós podemos fazer isso” — tornou-se o slogan definidor da crise.

Um dos que foram diretamente afetados foi Mohamed Sahly, um adolescente de 13 anos de Damasco, na Síria, que chegou à Alemanha com seus pais, duas irmãs e um irmão no terceiro trimestre de 2015. Ele também é um membro da Geração Merkel. “Sou muito grato a ela pelo que fez”, diz ele. “Todos os políticos deveriam seguir o exemplo dela.”

Já Eric Engelhardt, um estudante de Tecnologia da Informação de 19 anos da cidade de Sonneberg, no leste da Alemanha, vê a decisão tomada em 2015 por Merkel como um erro desastroso. Engelhardt é membro do partido Alternativa para a Alemanha (AfD), que em 2017 promoveu uma grande reação contra a política de imigração de Merkel, para se tornar o partido de extrema direita de maior sucesso na história da Alemanha após a Segunda Guerra Mundial. O AfD tem a maior bancada de oposição no parlamento (Bundestag) e está representado em todas as 16 assembleias regionais da Alemanha.

O AfD faz parte do legado de Merkel. Sua CDU antes se orgulhava de ser capaz de oferecer um lar político até mesmo aos conservadores mais linha dura. Mas seu liberalismo expôs o flanco direito da CDU, criando um espaço para um partido iniciante com posições abertamente nacionalistas e xenofóbicas. Muitos democratas-cristãos desertaram para o AfD.

Engelhardt, que faz parte do conselho executivo da Junge Alternative, a ala jovem do AfD, diz que o legado de Merkel não é apenas a imigração excessiva, é também o aumento da desigualdade.

O problema é particularmente grave nos antigos territórios da Alemanha Oriental, onde, segundo ele, 30 anos depois da reunificação os salários continuam mais baixos do que no lado ocidental. Ele também culpa Merkel por levar a Alemanha “muito para a esquerda” nas últimas duas décadas.

De fato a Alemanha se tornou mais liberal com Merkel, embora se possa argumentar que isso se deve mais aos social-democratas de centro-esquerda, com quem ela governou por 12 dos últimos 16 anos em “grandes coalizões”. Com ela, o país aboliu o serviço militar compulsório, implementou um salário mínimo, ampliou a licença parental, aumentou maciçamente a oferta de creches e permitiu o casamento gay. A Alemanha tornou-se mais aberta às influências estrangeiras e a visões alternativas da sociedade e da família.

Muitos jovens alemães estavam um pouco indiferentes a Merkel no início do seu quarto mandato, em 2018. Ela estava sempre presente no noticiário da TV, mas, em segundo plano. “Ela era a Mutti [a mamãe]”, diz o estudante Franzen, de 17 anos, de Berlim.

Isso mudou com o advento da pandemia, quando Merkel passou a ocupar o centro da cena, voltando diretamente à consciência das pessoas. No começo do surto de covid-19, no início de 2020, ela foi rápida em impor um lockdown e foi à TV para um pronunciamento à nação, em que conclamou seus compatriotas a demonstrar solidariedade uns com os outros por meio da redução de seus contatos a um nível mínimo.

Foi um discurso contido, mas foi suavizado com um toque singularmente pessoal, na medida em que ela citou sua criação na Alemanha Oriental comunista. “Para uma pessoa como eu, para quem a liberdade de movimentos foi um direito conquistado a duras penas, essas restrições só podem ser justificadas por sua necessidade absoluta”, disse ela. Merkel, doutora em química quântica, ouviu os cientistas e seguiu suas orientações. “Os jovens valorizaram realmente sua

liderança serena, clara”, diz Simon Schnetzer, pesquisador que estuda a atitude dos jovens alemães.

O primeiro lockdown funcionou, e a Alemanha parecia ter contido a pandemia. Mas, após o terceiro trimestre, o número de novos casos começou a aumentar. Merkel pressionou por outra suspensão das atividades, mas os 16 dirigentes regionais da Alemanha se opuseram. Eles finalmente cederam em dezembro de 2020, tarde demais para deter o crescimento exponencial dos novos casos. “A coisa escapou das nossas mãos”, disse Merkel a cúpula da CDU em janeiro. As coisas pioraram com o início chocantemente lento da vacinação no país, embora uma das vacinas de maior eficácia tenha sido inventada na Alemanha.

Nesse ínterim, os jovens foram duramente atingidos pela pandemia. Suas escolas e universidades foram obrigadas a fechar, enquanto os escritórios e fábricas continuaram abertos. O ensino on-line durante o lockdown virou piada nacional em decorrência da baixa qualidade da rede digital da Alemanha, enquanto plataformas fáceis de usar, como a Zoom, ficaram restritas devido a preocupações ligadas à proteção de dados

Ao falar dos desafios com que as crianças se defrontavam durante a pandemia, Merkel muitas vezes não conseguiu encontrar o tom certo. Perguntada sobre salas de aula congelantes no inverno, quando as janelas eram escancaradas para evitar a propagação de covid-19, ela disse que as crianças deveriam “fazer pequenas flexões dos joelhos ou bater as mãos” para se manterem aquecidas. O programa de TV satírico “Heute Show” a chamou de “Angi Aeróbica”.

Os jovens ficaram ainda mais furiosos quando veio à tona, no segundo trimestre deste ano, que vários parlamentares democratas-cristãos tinham recebido enormes comissões por contratos para a compra de máscaras de proteção contra o coronavírus. Essa frustração está só se fortalecendo entre os jovens, com alguns alertando para o acirramento das tensões intergeracionais. Muitas crianças alemãs ainda sofrem de cicatrizes mentais causadas pelos longos meses de lockdown e vivem com medo das escolas serem fechadas novamente. “As crianças dizem: os políticos nunca nos ouvem, não demonstram, absolutamente, a menor consideração por nós”, diz Schnetzer. “E isso pode levar a conflitos.”

Angel Merkel sempre relutou em falar sobre o conjunto de seu legado. “Não penso no meu papel na história. Faço o meu trabalho”, disse ela certa vez ao “FT”. Mas em discurso de campanha da CDU no mês passado ela listou o que considerava suas maiores realizações. Redução do desemprego à metade. Recuperação das finanças públicas. Lançamento da “Energiewende”, a histórica mudança da Alemanha da energia nuclear e de combustíveis fósseis para matrizes renováveis. E a salvação do euro.

Embora os jovens sejam ambíguos, um grande número de eleitores alemães ficará com saudades dela. “Ela deixará um vácuo atrás de si”, diz Manfred Güllner, diretor da agência de pesquisas eleitorais Forsa. “As pessoas estão se sentindo muito inseguras.” Por 16 anos ela “deu às pessoas uma sensação de segurança... de estabilidade e de continuidade”, acrescenta. “As pessoas sentiam que ela estava cuidando delas, garantindo que todas aquelas crises não afetassem demais suas vidas diárias. Ela era como uma rede de segurança.”

Armin Laschet, o candidato da CDU a premiê, tenta convencer os eleitores de que é o herdeiro natural de Merkel. “Mas as pessoas não acreditam nisso, porque simplesmente não o consideram um político tão eficiente quanto ela”, diz Güllner. A CDU, que atualmente amarga o índice de 22% de intenção de voto nas pesquisas, “corre o risco de perder muitos eleitores de Merkel”.

Por seu lado, Merkel, que disse a um entrevistador 23 anos atrás que não queria ser “um ferrolho semimorto” quando deixasse a política, verá seu desejo atendido, ao que parece. Ela terá só 67 anos de idade quando se aposentar como premiê. Todo um novo capítulo se estende à sua frente.

Quando ela deixar o cargo, no fim do ano, estará fazendo história, ao tornar-se a primeira pessoa a ocupar o posto de premiê a abrir mão do poder por livre e espontânea vontade, e no momento escolhido. Seu predecessor Konrad Adenauer foi obrigado pelo seu partido a se aposentar. Helmut Kohl, o mentor da reunificação alemã, foi derrotado nas eleições e deixou o poder após 16 anos.

Parte da juventude alemã ficará triste com a partida de Merkel. Outros estão ansiosos pela mudança no mais alto escalão. “Toda vez que aparecia um novo problema, a gente sempre meio que sabia qual seria a reação de Merkel. Era, de alguma forma, previsível”, diz Imanuel Röver. O futuro será totalmente diferente disso.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2021

FT: CHINA INFLUENCIA PREÇOS DAS MATÉRIAS-PRIMAS PARA PRODUÇÃO DE AÇO

Movimento põe em destaque o controle da China sobre os mercados mundiais de commodities e aponta para uma alta do ferro

Por Neil Hume, Valor — Financial Times

Os preços das matérias-primas da siderurgia, responsáveis por gerar bilhões de dólares em lucros para as maiores mineradoras do mundo, vêm divergindo acentuadamente. O movimento põe em destaque o controle da China sobre os mercados mundiais de commodities e aponta para uma alta do ferro.

Embora o minério de ferro tenha despencado 40% em relação à sua alta recorde de mais de US\$ 230 por tonelada de maio, devido ao maior rigor da fiscalização do cumprimento das reduções de produção de aço, o preço do carvão metalúrgico importado pela China disparou, alcançando US\$ 440 por tonelada na última semana, em relação aos US\$ 230 por tonelada cobrados em maio, segundo avaliação da S&P Global Platts.

O diferencial de preço cada vez maior fez com que os investidores se perguntassem se o minério de ferro, mais exposto à atividade especulativa do que o carvão metalúrgico por compor um mercado mais facilmente negociável, não teria caído demais, o que abriria a possibilidade de vir a registrar uma alta significativa. O minério estava sendo comercializado a US\$ 140 na quinta-feira.

Pelo fato de as duas commodities estarem ligadas ao mesmo uso final, a divergência de preços é surpreendente, disse Colin Hamilton, analista da BMO Capital Markets, especialmente em um ambiente em que a China está reduzindo a produção siderúrgica em um esforço para reduzir as emissões.

“No entanto, o verdadeiro diferencial entre as principais matérias-primas da siderurgia, no momento, é a oferta”, disse Hamilton. “A produção interna de carvão siderúrgico da China simplesmente não consegue atender à demanda das siderúrgicas (principalmente por material com baixo teor de enxofre) e a natureza intermitente das remessas da Mongólia leva a concluir que não é possível contar com o socorro das importações planejadas do material, por enquanto.

A China encomendou cerca de 33% de seu carvão siderúrgico à Mongólia em 2020, mas as restrições de fronteira impostas devido à covid-19 interromperam os fluxos. Ao mesmo tempo, um desentendimento diplomático levou o governo chinês a proibir importações da Austrália, enquanto limitações de segurança e de ordem ambiental atravancaram a oferta interna.

De acordo com o Morgan Stanley, as importações de carvão siderúrgico somaram apenas 3,8 milhões de toneladas em julho, o que revela uma queda de 9% em relação às do mês anterior e de quase 50% no comparativo com o mesmo mês do ano passado.

“Acreditamos, efetivamente, que a correção dos preços do minério de ferro seja um reflexo justo da atual situação da demanda chinesa por aço, e que a valorização do carvão [metalúrgico] tenha sido predominantemente determinada pela grave escassez de oferta na China”, disse o banco em relatório publicado na última semana.

A China prometeu reduzir a produção de seu setor siderúrgico, que gera 1 bilhão de toneladas ao ano e responde por cerca de 15% de suas emissões nacionais de carbono.

Embora a produção tenha subido para um recorde no primeiro semestre deste ano, ela começou a cair, diante dos cortes determinados pelos governos provinciais e municipais. Dados do Escritório Nacional de Estatística mostraram que a produção chinesa de aço bruto caiu 7,6% em julho em relação ao mês anterior.



Preços das matérias-primas da siderurgia têm divergindo acentuadamente por influência do controle chinês sobre os mercados de commodities. — Foto: Nelson Ching/Bloomberg

O carvão siderúrgico não é a única commodity com a qual a China enfrenta problemas de oferta apertada e de preços significativamente mais elevados.

O carvão energético, usado para a gerar energia elétrica nas usinas, também disparou, com as cotações do mercado físico nos portos chineses tendo aumentado para 1.076 yuans, ou US\$ 166 a tonelada, nos últimos dias, segundo a empresa de monitoramento dos preços das commodities Argus Media. Nesta época do ano passado o preço era de 554 yuans.

Embora a China tenha produzido 2,26 bilhões de toneladas de todos os tipos de carvão entre janeiro e julho — num aumento de 4,9% em relação ao mesmo período do ano passado —, esse adicional foi ultrapassado pela geração de energia termoeleétrica, que aumentou 14,7%, para 3.354 terawatts/hora, disse Jake Horslen, editor do boletim Coal Daily International, da Argus.

Com a proibição também das importações de carvão energético australiano, a China passou a absorver avidamente a produção vinda de outras partes do mundo, como Rússia e África do Sul, a fim de tentar atender à demanda de suas distribuidoras de energia elétrica, que viram seus estoques diminuir com a perspectiva da chegada do inverno (de dezembro a março) no hemisfério Norte.

“Se a oferta interna não aumentar, o mercado continuará apertado”, disse Horslen

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2021

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

ENTENDA COMO O SETOR DE TRANSPORTES ESTÁ SE MOVENDO RUMO À DESCARBONIZAÇÃO

A eletrificação do setor de transportes vem crescendo mundo afora, mas deve demorar até se popularizar. Além da questão tecnológica em si, a transição esbarra em problemas como os custos de produção —um caminhão elétrico pode custar o triplo da versão equivalente a diesel—, reciclagem das baterias dos veículos e a infraestrutura de carregamento dos países.

Enquanto o processo não ganha escala, empresas do setor apostam em outras formas de descarbonização.

Acompanhando o movimento ESG, que preconiza boas práticas ambientais, sociais e de governança, algumas companhias têm apostado nos biocombustíveis e na criação de peças mais leves e sustentáveis —sem necessariamente tirar a eletrificação do radar.

A Reiter Log, empresa gaúcha de logística, anunciou recentemente a compra de 124 caminhões Scania movidos a gás natural ou biometano, como alternativa ao uso de diesel.

Com um investimento superior a R\$ 100 milhões, a companhia passa a ter uma das maiores frotas a gás do Brasil, o que ajuda a diminuir não só sua própria pegada ambiental, mas a de seus clientes também.

Caminhão branco com cilindros amarelos de gás natural embaixo da carroceria

Caminhão R 410 da Scania, modelo similar ao adquirido pela Reiter Log e que é movido a gás natural ou biometano como alternativa ao diesel – Divulgação

A transportadora continua operando com alguns veículos a diesel, mas agora passa a oferecer uma opção de frete com menos emissão de carbono. Segundo a companhia, a nova frota marca a aplicação do conceito ESG nos serviços de logística que disponibiliza.

O desafio ainda é o preço. Caminhões a GNV custam cerca de 30% a mais em relação aos modelos a diesel. De acordo com a Reiter Log, a ideia é mostrar para os clientes que a alternativa não configura um novo custo logístico, mas um projeto de sustentabilidade.

Por outro lado, pode haver redução nos gastos com abastecimento, a depender do preço do combustível nos estados. Em agosto, o valor médio do metro cúbico do GNV em São Paulo era de R\$ 3,34, segundo a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis). No mesmo mês, o diesel foi comercializado por R\$ 4,61.

Com base nas médias de consumo divulgadas pela Scania, o caminhoneiro vai gastar R\$ 1.502 com reabastecimentos para percorrer 1.000 quilômetros em um veículo movido a diesel. No caso do GNV, o custo da mesma viagem cai para R\$ 1.336.

O gás natural pode ser gerado a partir do biometano, com aproveitamento de rejeitos agrícolas e lixo. Outra alternativa é o HVO, sigla em inglês para óleo vegetal hidrotratado, alternativa que está sendo desenvolvida pela Mercedes-Benz.

Segundo a fabricante alemã, essa opção pode ser utilizada em qualquer tipo de motor a combustão. Sua molécula sintética é igual à do diesel comum e também pode ser produzida a partir de gordura animal.

Além do uso de combustíveis menos poluentes, reduzir o peso dos veículos pode ajudar a cortar emissões no setor de transporte. É o que tem feito a Randon, fabricante de implementos rodoviários, como carrocerias, reboques e autopeças para ônibus e caminhões.

Em agosto deste ano, a companhia anunciou que está desenvolvendo novos produtos em materiais compósitos (que combinam diferentes tipos de materiais, como fibras e resinas), por meio da marca Fras-le. Esses itens substituem alguns tradicionalmente fabricados em aço.

Segundo a empresa, o uso desses produtos pode reduzir em até 65% o peso de alguns componentes, o que contribui com a pegada de carbono dos caminhões.

"Carregar menos peso permite a um veículo aumentar sua carga e isso diminui a quantidade de CO2 emitido por tonelada transportada", explica César Ferreira, diretor de inovação das Empresas Randon.

O primeiro projeto é um suporte de para-lamas, peça que sustenta a cobertura da roda de semirreboques. De acordo com Ferreira, já existem outros dez projetos sendo desenvolvidos com materiais compósitos, num processo de alinhamento do portfólio da companhia à agenda ESG.

Segundo o diretor, a necessidade de fazer veículos mais leves sempre foi importante no setor automotivo, mas tornou-se ainda mais latente em um contexto de eletrificação.

Um dos grandes desafios dos automóveis elétricos é o peso do conjunto de baterias. Ainda que o motor seja menor, um carro ou caminhão com essa fonte de energia acaba sendo mais pesado do que um a combustão, o que se torna um problema para a autonomia do veículo.

A percepção de que o tema afetaria todo setor de transportes foi um dos motivos que levou Randon a investir nos materiais compósitos como alternativa ao aço. "A eletrificação é uma questão temporal, ela vai acontecer", diz Ferreira.

É o que também antecipa a Basf, gigante do setor químico que possui um departamento de materiais voltado para o segmento de transportes.

Para Jefferson Schiavon, diretor de soluções para transportes do negócio de materiais de performance da Basf, a perspectiva de eletrificação da mobilidade já é antiga, o que surpreende é a aceleração desse processo nos últimos anos.

"Hoje a gente vê, principalmente na Europa, vários países com metas de circulação de veículos só elétricos a partir de certa data, como Paris em 2030 e na Alemanha a partir de 2050", comenta.

Uma das apostas da companhia são os plásticos de engenharia. Diferentemente do plástico convencional, o material é voltado para aplicações que exigem resistência a diferentes condições —mecânicas e térmicas, por exemplo— podendo substituir componentes de alumínio e aço.

Segundo Schiavon, a Basf tem desenvolvido peças em plástico de engenharia com foco no mercado de elétricos, justamente porque a leveza é determinante para a performance desses veículos.

"O plástico traz exatamente o benefício da substituição de metais para diminuir não só o peso, mas todo o processo produtivo", afirma.

De acordo com Fernando Ribeiro, gerente sênior de desenvolvimento técnico de materiais de performance da Basf, a fabricação de uma peça de plástico é mais rápida e simples, o que permite emitir menos carbono no processo de produção em relação aos metais.

"Para um componente que iria levar dois quilos de alumínio, eu preciso só de um quilo de plástico, porque as necessidades são diferentes. Então eu tenho um balanço positivo para o plástico, já que ele emite menos na cadeia produtiva", acrescenta Schiavon.

Alguns exemplos de itens feitos pela Basf são conectores, tubulações de arrefecimento e carcaças para a unidade de controle do motor (ECU, na sigla em inglês). Por enquanto, as peças são voltadas para o mercado europeu, já que internamente não há essa demanda.

Ribeiro ressalta que o plástico de engenharia não tem o mesmo impacto ambiental do plástico usado no dia a dia. "É diferente de quando vemos uma garrafa no mar, que tem um ciclo de vida muito curto. Quando a gente fala de um componente automotivo, são peças que têm uma vida útil igual a de uma peça metálica", afirma.

Um desafio, porém, é aumentar a reciclabilidade desses materiais. "A gente ainda não atingiu o nível do alumínio, que tem uma demanda grande. Os plásticos de engenharia precisam passar por um tratamento químico ou mecânico para trazer de volta para a indústria", diz Schiavon, acrescentando que a Basf já tem projetos para reciclar o material.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 06/09/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

COM NOVA MP, GOVERNO RECEBE PEDIDOS PARA 10 FERROVIAS

Ministério da Infraestrutura prevê investimentos de R\$ 53 bilhões

Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil – Brasília



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, assinou nesta quinta-feira (2), em cerimônia no Palácio do Planalto, os requerimentos para 10 novos projetos ferroviários, já com base nas regras da medida provisória (MP) 1065/2021, editada no início da semana. O texto permite a construção de novas ferrovias por meio de autorização simplificada, sem necessidade de leilões de concessão. O evento contou com a presença do presidente Jair Bolsonaro, de ministros, parlamentares e outras autoridades.

Ao todo, os pedidos de construção de novas ferrovias abrangem 3,3 mil quilômetros (km) de trilhos, com investimentos previstos em R\$ 53 bilhões ao longo dos próximos anos. As novas ferrovias vão cortar cidades de nove estados: Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco, Piauí e São Paulo (veja a lista de projetos no final da matéria).

Com a entrega dos requerimentos, os projetos começam agora a ser avaliados pelo Ministério da Infraestrutura, responsável por emitir as autorizações. O governo afirma que o modelo é semelhante ao que já existe na exploração de infraestrutura em setores como telecomunicações, energia elétrica, portos e aeroportos.

"Ora, se eu tenho um investidor que quer fazer uma ligação de A à B e está disposto a tomar o risco de engenharia, por que não permitir? Por que a ferrovia tem que ser uma exclusividade do Estado? Quantos ramais podem surgir para ligar centros de gravidade produtores às zonas portuárias? Quantos ramais de shortline podem surgir para ligar áreas de produção a ferrovias concedidas existentes? Criamos um marco regulatório para tratar isso. A gente está fazendo uma revolução ferroviária, a maior em 100 anos", destacou Tarcísio Freitas.

As iniciativas no setor ferroviário foram elogiadas pelo ministro da Economia, Paulo Guedes. "Isso vai derrubar o Custo Brasil, derrubar o custo de logística e a competitividade", afirmou.

Para empresários do setor, a MP que flexibiliza autorizações tem potencial para ampliar investimentos.

"Com as autorizações, a gente vai conseguir destravar ainda mais os investimentos em ferrovia, sejam novos projetos de ferrovia green field que serão construídos totalmente por iniciativa privada, como também o reaproveitamento de trechos ferroviários que não têm economicidade dentro das concessões, mas que, numa nova lógica de autorização, com uma regulação mais

moderna, poderão de fato ter uma viabilidade econômica e uma atração muito grande pelo setor privado", afirmou Fernando Simões Paes, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

Novas entregas

Ao longo do mês, o Ministério da Infraestrutura planeja fazer novas entregas no setor ferroviário, com o lançamento de obras e assinaturas de contratos. Nesta sexta-feira (3), por exemplo, acompanhado do presidente Jair Bolsonaro, o ministro Tarcísio Freitas irá ao município de Tanhaçu (BA) para a assinatura do contrato da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), cujo primeiro trecho vai de Ilhéus, no litoral, a Caetité, interior baiano. Concedida em leilão realizado em abril, a Fiol tem investimentos previstos em R\$ 3,3 bilhões.

No próximo dia 8, será assinado em São Paulo o termo aditivo ao contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, que determina à atual concessionária a construção e operação do People Mover, uma linha de trem que conectará os terminais de passageiros do aeroporto à estação da Linha 13-Jade, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CTPM).

Já no dia 17, em Mara Rosa (GO), está prevista a instalação do canteiro de obras da Vale na Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), entre Goiás e Mato Grosso.

Edição: Paula Laboissière

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 06/09/2021

BRASIL CHEGA A 40% DA POPULAÇÃO COMPLETAMENTE VACINADA CONTRA COVID-19

Imunização atinge 64 milhões de pessoas com mais de 18 anos

Por Karine Melo - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Um balanço divulgado nesta sexta-feira (3) pelo Ministério da Saúde aponta que 40% da população brasileira - 64 milhões de pessoas - com mais de 18 anos já completaram o esquema de vacinação contra a covid-19. No caso de aplicação de primeira dose, 132 milhões já estão nos braços dos brasileiros. O número representa que 83,4% do público-alvo de 160 milhões de adultos no país.

Na avaliação do Ministério da Saúde, o avanço da vacinação traz resultados positivos. Um dos principais é a queda na taxa de ocupação dos leitos de covid-19, de enfermaria e UTI, que já está abaixo de 50% e dentro dos padrões de normalidade em 19 estados do país. As médias móveis de casos e óbitos também estão em queda e registraram, nos últimos dois meses, redução de 61% e 60%, respectivamente.

Reflexos

"Vamos continuar avançando e contando com apoio de todos. Quando assumi o Ministério da Saúde o objetivo era vacinar 1 milhão de pessoas por dia, número que estamos atingindo com normalidade. Se continuarmos nesse ritmo será possível vacinar todo público-alvo do país com as duas doses até o mês de outubro", destacou o ministro da Saúde, Marcelo Queiroga.

Desde o início da campanha, já foram distribuídas mais de 233,7 milhões de doses das vacinas contra covid-19 pelo Programa Nacional de Imunização. No mês de agosto, houve recorde na distribuição de doses de imunizantes. Foram mais de 60,8 milhões para todos os estados e o Distrito Federal.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 06/09/2021

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NOVA BACIA DE EVOLUÇÃO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES COMPLETA 600 MANOBRAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02 Setembro 2021



Nessa quarta-feira (1), o complexo portuário de Itajaí e Navegantes atingiu a marca de 600 giros na área da nova bacia de evolução. A 600ª manobra foi registrada com o navio de bandeira portuguesa MSC Michela, de 299,90 metros de comprimento por 48,20 de largura. Sua atracação ocorreu no terminal da Portonave (berço 02), e sua desatracação aconteceu na tarde desta quinta-feira.

Em 2019, a primeira fase do projeto de ampliação do acesso aquaviário para o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes foi realizada, possibilitando a chegada de navios de até 350 metros. Antes da conclusão da primeira etapa da bacia de evolução, era necessário ter o berço livre nos dois lados do complexo para que o giro fosse realizado, dificultando na agilidade dos processos necessários.

“Realmente é uma grande satisfação para a autoridade portuária de Itajaí, completar este número tão significativo de 600 manobras realizadas na nova bacia de evolução. Esse crescimento que está se consolidando, possibilitou atingir o recorde brasileiro de recebimento do maior navio de contêineres em 17 de junho do ano passado, o APL Paris (347,04 x 45,27). Esse projeto também garantiu que o nosso porto permanecesse viável no mercado, aumentando sua produtividade e alcançando resultados de quase uma década de planejamento”, pontua Fábio da Veiga, superintendente do Porto de Itajaí.

“Os parâmetros de manobras estabelecidos com a nova bacia de evolução tem refletido no aumento de movimentação, elevando o padrão de eficiência em todo o complexo. Sob essa perspectiva, alcançar a marca de 600 manobras tem uma conotação estratégica e demonstra sustentabilidade do investimento realizado, ampliando a nossa vantagem competitiva”, destaca Osmari de Castilho Ribas, diretor superintendente administrativo da Portonave.

A segunda etapa da bacia de evolução está projetada para receber navios de até 400 metros de comprimento por 60 de boca. A primeira etapa para a continuidade da segunda fase do projeto é o alinhamento junto aos órgãos ambientais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021

EMBARQUES DE CONTÊINERES ENTRE ÁSIA E COSTA LESTE SUL-AMERICANA SUBIRAM 185 MIL TEUS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 05 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

Levantamento aponta que, em dois anos, Brasil aumentou o comércio de carnes com a China em 85%.

Os embarques de contêineres do norte da Ásia para a costa leste da América do Sul aumentaram 185.000 TEUs, de 2019 a 2021. É que mostra um levantamento da S&P Global Platts, que apontou ainda que, nesse período, o Brasil aumentou o comércio de carnes com a China em 85%. A avaliação é que as rotas marítimas do

norte asiático para o Brasil têm experimentado crescimento anual constante, à medida que as economias da América do Sul crescem e testemunham o aumento da atividade de importação e



exportação. A Platts também constatou que os embarques em contêineres do Chile para a China caíram 8% em meio à disponibilidade limitada de equipamentos de exportação.

De acordo com a Platts, o aumento dos embarques de contêineres do norte da Ásia para a costa leste sul-americana ocorreu durante os seis primeiros meses de 2021, em comparação com os mesmos meses de 2019. Nesse período, as remessas do norte asiático para a costa oeste da América do Sul aumentaram pouco mais de 100.000 TEUs, para quase 2,15 milhões TEUs durante o mesmo período.

A Platts observa que o Brasil tem feito progressos constantes no aumento as exportações de contêineres para a China, aumentando seu comércio de carne com o país asiático para mais de US\$ 7,4 bilhões em 2020, contra US\$ 4 bilhões em 2019. As exportações de algodão, que foram responsáveis por um aumento nas taxas de contêiner de backhaul em agosto, para mais de US\$ 1 bilhão em valor total para embarques para a China, pela primeira vez em 2020.

Na costa oeste da América do Sul, o Chile é um grande exportador de cobre e outros metais devido à abundância de recursos minerais, porém depende de importações da Ásia para a maioria de seus bens de consumo, como dispositivos mecânicos e elétricos, roupas, automóveis e móveis, bem como matérias-primas como aço e plásticos. O Chile também tem importantes indústrias de exportação de frutas, nozes e frutos do mar que costumam viajar em contêineres refrigerados para a Ásia, mas a falta de equipamentos disponíveis nos portos chilenos restringiu esses embarques no primeiro semestre de 2021, semelhante às condições enfrentadas pelos exportadores agrícolas dos Estados Unidos.

O levantamento da Platts mostrou que as exportações de frutas e nozes do Chile para a China cresceram de US\$ 1,96 bilhão em 2019 para US\$ 2,16 bilhões em 2020, mas os volumes gerais de exportação de contêineres da costa oeste da América do Sul para o norte da Ásia caíram para 444.000 TEUs nos seis primeiros meses de 2021, ante 483.000 TEUs para o mesmo período de seis meses em 2020. A avaliação é que a falta de espaço para embarque nos próximos meses estrangulou as exportações, já que as companhias de navegação preferem exportar contêineres vazios para a Ásia para embarcar bens de consumo nas rotas mais lucrativas.

Os custos globais de transporte de contêineres dispararam nos últimos 14 meses como resultado do congestionamento generalizado de portos, desequilíbrios de equipamentos e problemas de cadeia de suprimentos relacionados à pandemia, fatores-chave que foram sustentados por um nível imprevisto de elevada demanda do consumidor por produtos movimentados nesses equipamentos. O Platts Container Index, uma média ponderada das principais rotas globais, foi avaliado em 1º de setembro em US\$ 7.483 por unidade equivalente de quarenta pés (FEU), um aumento de 370% no ano.

Os mercados sul-americanos não foram poupados da alta dos custos. Em maio de 2020, quando a demanda começou a aumentar, o custo de embarque de um contêiner do norte da Ásia para o Brasil foi estimado em torno de US\$ 1.700/FEU a US\$ 2.000/FEU, dependendo dos portos de embarque e descarga. Em 1º de setembro de 2021, o PCR31 (Norte da Ásia para a Costa Leste da América do Sul) foi avaliado pela primeira vez em US\$ 11.200/FEU, um aumento de quase 560% em relação à taxa de mercado de US\$ 1.700/FEU registrada em maio de 2020.

A Platts destacou que a recente expansão da cobertura de taxas de frete dá ao mercado uma visão das rotas comerciais cada vez mais significativas do norte da Ásia para a América do Sul. “Estamos muito satisfeitos em lançar essas novas avaliações, que não poderiam ser mais oportunas devido à força e volatilidade contínuas do mercado de frete de contêineres. Os participantes do mercado expressaram interesse em um índice de taxa da América do Sul, buscando maior transparência neste mercado em expansão”, comentou o diretor editorial de transporte global e frete da S&P Global Platts, Peter Norfolk.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021

T-MULT MOVIMENTA 1 MILHÃO DE TONELADAS EM MENOS DE UM ANO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 03 Setembro 2021



Divulgação Prumo

Terminal multicargas alcançou marca em operação de navio de minérios, com 28.600 toneladas. Desde quando iniciou as operações, em 2016, terminal movimentou 3,8 milhões de toneladas.

O Terminal Multicargas do complexo do Porto do Açu, em São João da Barra (RJ), bateu o recorde de um milhão de toneladas movimentadas em menos de um ano. A marca foi alcançada na operação do navio MV Globe Danae, com 28.600 toneladas de granel mineral. A viagem teve origem na Índia e terá como destino final Minas Gerais. O T-Mult movimentou 3,8 milhões de toneladas, desde quando iniciou as operações, em 2016.

A administração destacou que o terminal vem se fortalecendo como solução logística para as indústrias do Sudeste e Centro-Oeste do país. O terminal já conta com 39 clientes e 15 produtos no portfólio e prepara sua expansão para os próximos anos atrelada à crescente demanda.

Entre as principais cargas movimentadas estão coque (metalúrgico e de petróleo), carvão, bauxita, espodumênio (concentrado de lítio), concentrado de cobre, carga geral, cargas de projeto, ferro gusa, fertilizantes, gipsita, contêineres e beach iron. O terminal informou que também comemora cinco anos sem acidentes com afastamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021

VERSÃO DE MINUTA DO PL DA CABOTAGEM MOBILIZA AGENTES DO SETOR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 03 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

Documento não reconhecido pelo relator que circula desde o começo da semana reacendeu preocupação em relação a temas como afretamento, competitividade do modal e AFRMM.

Uma suposta minuta com 40 páginas do que seria o relatório do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) circula no setor desde o começo desta semana. Procurada pela Portos e Navios, a assessoria do relator

do PL na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado negou que o documento seja verdadeiro, pois o relatório ainda passa por alterações, e informou desconhecer sua procedência, cuja divulgação está sendo apurada pelo legislativo. Apesar da negativa, os agentes vêm estudando os artigos que constam no documento vazado a fim de tentar antecipar as diretrizes que o projeto que instituiu o BR do Mar pode tomar. É consenso, no entanto, que as discussões ainda devem se estender pelos próximos meses nas comissões do Senado.

Na última terça-feira (31), o senador Nelsinho Trad (PSD-MS) informou que restam apenas alguns detalhes e que o relatório encontra-se 90% pronto, devidamente 'construído e pacificado'. "Nosso entendimento é que um projeto polêmico como esse precisa ter esses ajustes para que possamos de alguma maneira mais tranquila fazê-lo lido, debatido e votado nessa comissão", afirmou o relator durante a reunião extraordinária da CAE, sem mencionar o suposto rascunho do relatório que circulou nos bastidores. Na ocasião, ele pediu a retirada da matéria de pauta que, por conta do feriado da Independência, foi agendada para a 10ª reunião da CAE, no próximo dia 14 de setembro.

Entre os destaques no documento extra-oficial estão: artigos relacionados ao afretamento; a redução da exigência de tripulantes de brasileiros para um terço; a prorrogação do Reporto até o final de 2023; e a definição das alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). O texto analisado prevê alíquotas de 8% na navegação de longo curso, na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre no transporte de passageiros e das demais cargas nas regiões Norte e Nordeste.

Essa alíquota, pela minuta, seria de 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de grãos líquidos nas regiões Norte e Nordeste. O rascunho não reconhecido traz ainda a possibilidade de reescalonamento de contratos vigentes de financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) até 72 meses de carência e até 24 anos de amortização, por conta dos efeitos da pandemia.

Para alguns parlamentares que tiveram acesso ao texto e foram ouvidos pela reportagem, o entendimento é que, em essência, não há mudanças significativas nas regras de afretamento aprovadas na Câmara dos Deputados, em dezembro de 2020. De forma reservada, alguns representantes de empresas que atuam na cabotagem acreditam que o texto que consta nesse documento continua sem incentivar investimentos no Brasil ao possibilitar a existência de empresas brasileiras de navegação (EBNs) sem frota de navios próprios (lastro).

Uma fonte que prefere não ser identificada avalia que o texto criou uma prioridade para as embarcações fazerem bloqueio, estabelecendo um vínculo com a indústria naval brasileira que, até então, não existia. A fonte considera perigoso o trecho que mantém a possibilidade de uma empresa brasileira de investimento na navegação (EBN-i) fazer afretamento em substituição à embarcação em construção.

Outro ponto de atenção é que o texto analisado restabeleceria a alíquota do AFRMM apenas para a navegação interior de derivados de petróleo, mantendo a penalização para a navegação pela costa. "Isso é incoerente num PL de incentivo à cabotagem", comentou a fonte. Em contrapartida, ela identificou evoluções relacionadas ao uso dos recursos da conta vinculada e do FMM para manutenção, instrumento inexistente até então. Outro ponto visto como avanço é a redução, de dois terços para um terço, da exigência de tripulantes brasileiros a bordo. O artigo mantém, entretanto, a necessidade do comandante e do chefe de máquinas brasileiros.

Em artigo publicado no Estadão esta semana, o diretor para assuntos de transportes aquaviários da Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil), Abrahão Salomão, voltou a dizer que somente as grandes empresas conseguem atender os requisitos para afretamento de navios estrangeiros em condições mais vantajosas, referindo-se à tonelagem de afretamento a tempo que consta na proposta.

O empresário, sócio-diretor da Posidonia Shipping, questiona principalmente o artigo 11 do texto do PL da cabotagem, que concederia a navios estrangeiros o mesmo direito de preferência sobre o mercado brasileiro, já que poderiam ser utilizados para bloquear iniciativas de empresas concorrentes de menor porte que buscarem embarcações a preços mais competitivos no mercado externo.

Entre empresas de maior porte ouvidas pela reportagem, a avaliação é que ter frota maior ou menor é uma questão relacionada ao mercado atendido, não sendo adequado dimensionar as companhias de navegação como grandes, médias ou pequenas. "Excluir empresas com frotas maiores é sempre perigoso, pois há grande risco daquelas com frota menor deixarem o mercado desatendido", avaliou uma fonte que acompanha as discussões do BR do Mar desde o início.

Portos e Navios apurou ainda que as empresas de maior porte buscam consenso sobre o artigo 11. Em geral, elas mantêm a premissa de que os princípios e a espinha dorsal da Lei 9.432/1997, atual marco regulatório da navegação, não podem ser quebrados. "A cabotagem é exclusiva de empresas brasileiras de navegação e realizam as operações, preferencialmente, com navios de

bandeira brasileira. O navio estrangeiro não deveria poder bloquear cargas, que é um direito exclusivo de navios de bandeira brasileira. Desta forma, haverá espaço para empresas de diversas composições de frota”, acredita uma fonte que dialoga com o segmento.

A percepção da maior parte dos entrevistados é que o texto ainda pode sofrer uma série de mudanças ao longo do segundo semestre, já que, além da CAE, o PL da cabotagem ainda tramitará por outras três comissões antes da votação em plenário: de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e de Serviços de Infraestrutura (CI). “Acho que lançaram o balão para sentir e dizem que estão revisando”, analisou uma outra fonte que acompanha os desdobramentos das propostas de mudanças no marco da navegação e da indústria naval.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021

MARANHÃO PROJETA MOVIMENTAÇÃO ACIMA DE 260 MILHÕES/T EM 2021

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 02 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

Para os próximos anos, estado espera aumento dos volumes movimentados a partir de projetos privados que estão em andamento ou em negociação, como a aquisição do TUP Porto São Luís pela Cosan.

O governo do Maranhão projeta que os portos do estado movimentem 264 milhões de toneladas em 2021, superando os 230 milhões de toneladas movimentados no ano passado. As estimativas têm como base as expectativas de volumes de 220 milhões de toneladas em Ponta da Madeira (Vale), 30 milhões/t em Itaqui e 14 milhões/t no terminal da Alumar. Para os próximos anos, o estado espera aumento dos volumes movimentados a partir de projetos privados que estão em andamento ou em negociação, como a aquisição do TUP Porto São Luís pela Cosan. O grupo, através de uma estrutura de fundos de investimentos, investirá em novos negócios com recursos próprios e, eventualmente, também de terceiros.

Por meio da Atlântico Participações, o grupo celebrou uma proposta vinculante para aquisição de 100% do terminal de uso privado localizado em São Luís (MA), pelo valor de R\$ 720 milhões. A negociação envolve a São Luís Port Company, companhia do grupo China Communications Construction Company (CCCC), acionista controlador do TUP, e os demais acionistas minoritários detentores, em conjunto, de 49%: WPR Participações Ltda, MG3 Terminais Portuários Holding Ltda, Nilton Bertuchi, Roberto Bocchino Ferrari, José Hagge Pereira, Melius Consultoria e Intermediação de Negócios Ltda. A operação está sujeita ao cumprimento de condições junto aos órgãos de defesa da concorrência. A empresa informou que a venda das ações representativas do controle do porto está sujeita a aprovações societárias da CCCC, bem como a aprovações pelas autoridades chinesas competentes.

Também através da Atlântico, a companhia firmou um memorando de entendimentos com uma sociedade do grupo Paulo Brito, fundador e controlador da Aura Minerals, empresa de mineração com foco em ouro e cobre, para a formação de uma joint venture (JV Mineração) para a exploração de minério de ferro, que deverá ser escoado pelo TUP. O termo prevê que a Atlântico deterá 37% do capital total e controle compartilhado da nova companhia combinada.

A estratégia prevê que a Cosan ingressará com um parceiro estratégico em um novo ramo de negócios, contribuindo com sua expertise logística portuária e de gestão. A JV Mineração será uma empresa integrada de mineração e logística, que terá, além do porto, direitos de exploração de ativos minerários em três projetos minerais localizados no Pará, com potencial importante de reservas de minério de ferro, a serem escoados pelo porto. Com início de operação previsto para

2025, o primeiro projeto mineral a ser explorado pela JV Mineração está localizado próximo a Paraupébas (PA), na região de Carajás, conectado ao porto pela estrada férrea de Carajás (EFC).

O secretário estadual de indústria, comércio e energia do Maranhão, Simplício Araújo, disse que o projeto do TUP estava em busca de cargas ou de capital para ser desenvolvido. "Não havia perspectiva de implantação porque faltavam recursos financeiros e cargas. Com a entrada da Cosan no ramo do minério adquirindo a mina no Pará, agora eles têm carga própria e a joint venture formada com grandes fundos que vão permitir o investimento do porto rapidamente", afirmou Araújo em entrevista à Portos e Navios.

Araújo contou que o projeto conseguiu avançar com as negociações de desapropriação e poderá iniciar as movimentações de terreno nos próximos três anos. Ele estima que as últimas cinco de um grupo de 157 famílias numa área a cerca de cinco quilômetros do acesso ao porto que precisavam ser remanejadas estejam perto de chegar a um acordo. Segundo o secretário, a regularização fundiária permitirá melhorias de acessos rodoviário e ferroviário, interligando o terminal com a BR-135 e de ferrovias que chegam ao Porto Itaqui.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021

INDÚSTRIA MARÍTIMA PROPÕE TAXA PARA ACELERAR FUTURO CARBONO ZERO

Da Redação NAVEGAÇÃO 06 Setembro 2021



As principais associações de armadores propuseram a criação de um imposto global sobre as emissões de carbono dos navios para ajudar a acelerar os esforços da indústria para se tornar mais verde.

Com cerca de 90% do comércio mundial transportado por mar, os navios globais são responsáveis por quase 3% das emissões mundiais de CO2 e o setor está sob pressão crescente para se tornar mais limpo.

Pela primeira vez, a Câmara Internacional de Navios (ICS) e a Intercargo propuseram em conjunto uma taxa baseada nas contribuições obrigatórias do comércio de navios em todo o mundo que excederem cinco mil toneladas brutas, para cada tonelada de CO2 emitida.

O dinheiro arrecadado iria para um fundo climático que seria usado para implantar infraestrutura de abastecimento em portos ao redor do mundo para fornecer combustíveis mais limpos, como hidrogênio e amônia, de acordo com a proposta.

"O que o navio precisa é de uma medida verdadeiramente baseada no mercado global como esta que reduza a diferença de preço entre os combustíveis com carbono zero e os convencionais", disse o secretário-geral da ICS, Guy Platten.

A proposta foi apresentada na sexta-feira (3) à Organização Marítima Internacional (IMO).

Um porta-voz da IMO disse que todas as propostas são bem-vindas e serão discutidas ainda este ano, acrescentando que "as propostas sobre medidas baseadas no mercado estão em linha com a estratégia inicial de GEE (gases de efeito estufa) da IMO".

A IMO realizará uma reunião do grupo de trabalho intersessional programada para o final de outubro, antes de uma sessão do final de novembro do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho, que tratará de questões, incluindo esforços de redução de carbono.

Em julho, a Comissão Europeia propôs adicionar o navio ao mercado de carbono do bloco, visando uma indústria que há mais de uma década evitava o sistema de taxas de poluição da UE.

O ICS disse que abordagens "fragmentadas", como a proposta da UE, complicariam significativamente "a condução do comércio marítimo".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021

GRANELEIROS REALIZAM PLANOS DE ESTIVA PARA ACOMODAR O EMBARQUE DE CONTÊINERES

Da Redação NAVEGAÇÃO 06 Setembro 2021

Foi recentemente revelado que a Star Bulk reservou um de seus navios graneleiros capesize de 175 mil dwt para transportar cerca de 1,4 mil TEUs, incluindo 200 contêineres cheios e 1,2 mil vazios para serem reposicionados na China a partir da Europa. A empresa de navegação negou ter feito tal ação.

De acordo com a Splash, o que está claro, entretanto, é que vários armadores de navios graneleiros estão revendo planos de estiva para acomodar contêineres, que pagam alto valor por frete. Proprietários de navios handysize e a Supramax estariam se preparando para entrar no negócio de contêineres.

Nas últimas semanas, vários clubes de P&I deram orientação aos proprietários de navios graneleiros que estão pensando em transportar contêineres.

O UK P&I Club informou recentemente a seus clientes que eles devem estar cientes dos regulamentos de estiva, caso aceitem contêineres a bordo de navios graneleiros. Além disso, observou que os cálculos de resistência existentes para os conveses e escotilhas dos navios graneleiros modernos geralmente levam em consideração apenas as chamadas cargas marítimas verdes, e não o peso da carga.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021

NUCLEP ENTREGA TANQUE DE INUNDAÇÃO PARA O LABGENE

Da Redação ECONOMIA 06 Setembro 2021

A Nuclebras Equipamentos Pesados S.A (Nuclep) entregou na semana passada o vaso de pressão do reator que faz parte do contrato de fornecimento de seis equipamentos do Sistema de Resfriamento de Emergência do projeto do Laboratório de Geração de Energia NucleoElétrica (Labgene) do Programa Nuclear da Marinha (PNM), para o Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo.

Como única empresa nacional capacitada à construção de equipamentos nucleares no País, a Nuclep já entregou para o protótipo, em terra, da planta nuclear do futuro submarino com propulsão nuclear brasileiro (SN-BR), dois vasos acumuladores (VP3 e VP4), dois trocadores de calor (TC1 e TC2) e agora entregou o primeiro (VP5) dos dois vasos, os tanques de inundação (VP5 e VP6).

Os tanques de inundação são equipamentos construídos em material inox que têm como função inundar o interior do Bloco 40 até certa altura para restabelecer as condições de retirada de calor do núcleo no caso de acidente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021

MOVIMENTAÇÃO AUMENTA 80% EM AGOSTO NO PORTO DO RECIFE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06 Setembro 2021



O Porto do Recife registrou aumento de 80% na movimentação em agosto em comparação ao mesmo período de 2020. A principal carga movimentada foi a barrilha, seguida pelo malte de cevada e trigo. Servindo de insumo para as indústrias vidreiras e saponáceas, a barrilha movimentou 32.193 toneladas no oitavo mês de 2021, o que representou um aumento de 811,21% se comparado ao período do ano passado.

Já o malte, que abastece o polo cervejeiro do estado, apresentou um incremento de 25,86%, movimentando um total de 20.001 toneladas. No terceiro lugar, o trigo chegou à marca de 14.231 toneladas operadas, crescendo 6,84% em comparação ao mesmo período de 2020.

O Porto do Recife finalizou o mês de agosto com 23 atracações que representaram uma movimentação de 97.751 toneladas e um crescimento de 80%. As importações foram as operações que mais se destacaram, fechando o mês com 57,46% de incremento e 53.516 toneladas operadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006